motolégende

motolégende

N° 149 / SEPTEMBRE 2004

CHRISTIAN SARRON
RETOUR SUR UN TITRE MONDIAL
P 36

PEUGEOT 356 TB
LE TWIN DE LA DERNIERE HEURE
P 52

MOTO GUZZI V35 à V75
LES PETITS TWINS DE MANDELLO
P 24

HONDA CB 400 FOUR
Une japonaise anglophile P 42

PORTRAIT YVES KERLO / AJS 1929 / LES DERNY 100 / COURSES CLASSIQUES

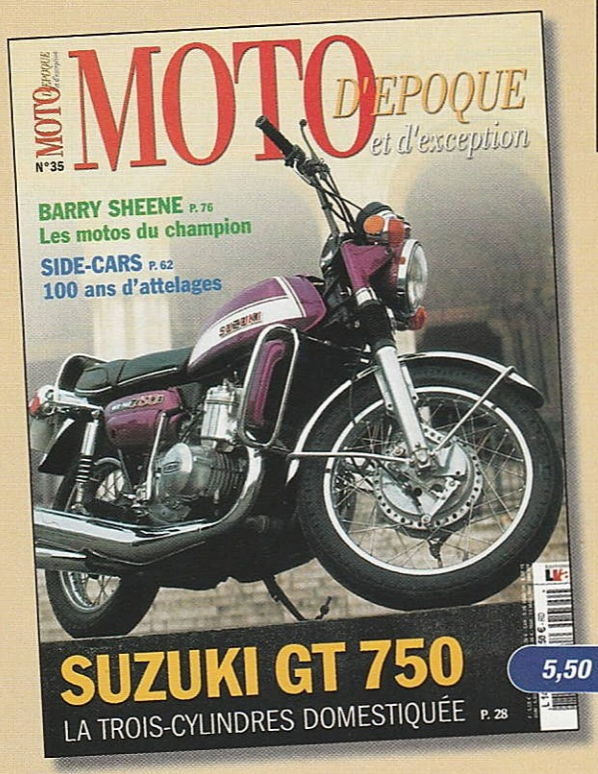
ÉDITIONS LVA
F : 4,50€ / AUD 4,50€ / BEL 4,95€ / CAN 8,95$CAN / CH 9FS / D 5,40€
DOM 5,60€ / ESP 5,10€ / GR 5,80€ / ITA 5,40€ / PORT.CONT 7,00€
L 19655 - 149 - F: 4,50 €

LES COMPLICES DE VOTRE PASSION

LA VIE DE LA MOTO

TOUS LES 15 JOURS
L'ACTUALITÉ DE LA MOTO DE COLLECTION
Dossiers, essais et enquêtes
Des centaines de petites annonces
Compte-rendus et calendrier des manifestations - Technique
Courrier des lecteurs...

2,20 € - LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS



MOTO D'ÉPOQUE ET D'EXCEPTION

TOUS LES TROIS MOIS,
LA GRANDE AVENTURE DE LA MOTO
Dossiers sur les courses : champions et machines d'exception
Articles de fond sur les modèles mythiques : histoire et technique

5,50 € - TRIMESTRIEL

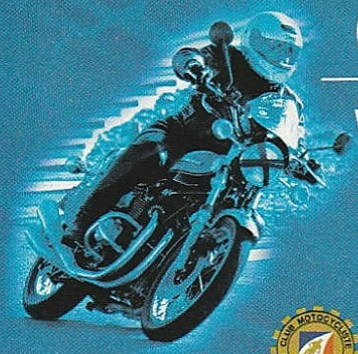
EN VENTE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX OU PAR ABONNEMENT AU 01 60 71 55 67

Sur le calendrier, le 15 août est déjà bien proche de l'automne, mais pour beaucoup, c'est encore le milieu de l'été, le milieu des vacances. Il y a bien longtemps, lorsque la saison des Grands Prix s'achevait en septembre, on connaissait déjà un bon nombre de champions du monde à cette date, comme en témoigne notre article consacré au titre de Christian Sarron.

Mondialisation

La création de circuits et d'épreuves, partout autour du globe, a entraîné la mondialisation de notre sport favori, les calendriers s'étirent désormais sur une période plus longue. Cette tendance gagne les manifestations d'anciennes, et, lorsque l'on entend certaines voix réclamer la création d'un "Dakar Classique", on réalise que ce n'est pas l'imagination qui manque pour densifier nos calendriers d'un bout de l'année à l'autre.
Et encore, du fait du manque de centres d'intérêts en France, nous restons étrangers aux tournées qu'effectuent les Anglais ou les Italiens dans le Pacifique Sud en décembre ou janvier. Là-bas, en Australie ou Nouvelle-Zélande, se déroulent les plus belles manifestations d'anciennes alors que l'été austral bat son plein. De même que la chanson dit qu'il fait toujours beau quelque part, le collectionneur peut penser à juste titre qu'il y aura toujours une ancienne à trouver ou admirer en toutes saisons, sous toutes les latitudes. Il suffit d'y aller.

Jacques Bussillet



Gratuit tous les jours de **12 h 30 à 20 h 30...**

Village, Animations et Exposants

POLICE NATIONALE CRS

FFM

240 pilotes engagés...
50 motos classiques

OPTION ORGANISATION

2004 MOTO TOUR

ARMÉE DE TERRE

balladins HOTEL RESTAURANT

Casino Cafétéria

Du 1er au10 Octobre

L'événement moto à la portée de tous...

MOTUL · furygan · CLUB 14 · PIRELLI · DARK DOG · SHOEI · FRANCE EQUIPEMENT · PlayStation

Pilotes et exposants vous attendent...

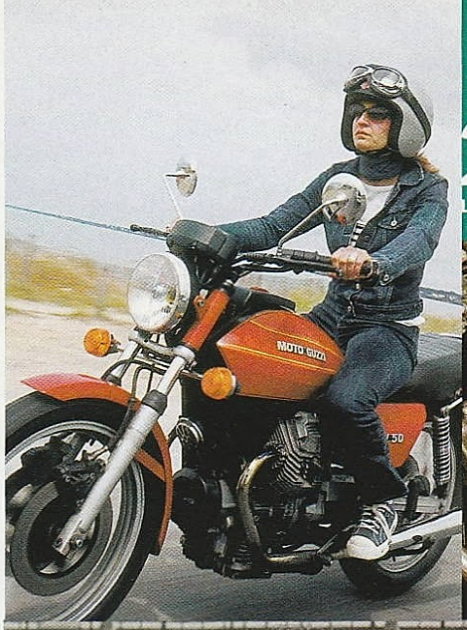
1er au 3/10 : Reims - Circuit Carole le **3/10** dès 9 h
4/10 : Dijon - Circuit Dijon-Prénois le **5/10** dès 9 h
5/10 : Thonon - **6/10 :** Grenoble
7/10 : Salon de Provence - Circuit le Grand Sambuc le **8/10** dès 9 h
8 au 10/10 : Toulon

MOTO Journal · demouv · France BLEU · France Soir

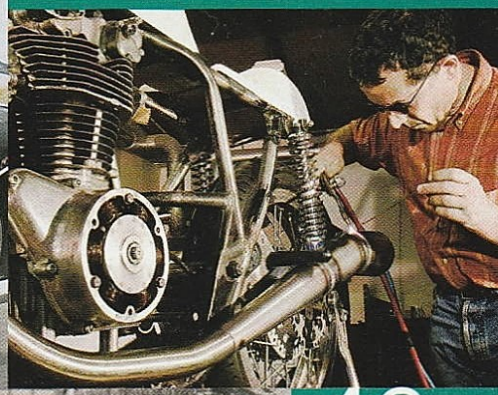
www.moto-tour.com

Ville de Reims · Dijon · Ville de Thonon les Bains · Grenoble · Salon de Provence · Toulon · Var Conseil Général · CCIV Chambre de Commerce

motolégende
N° 149 | SEPTEMBRE 2004



24
LES GUZZI V35,V50, V65 ET V75



SOMMAIRE

ÉDITORIAL 03

LE PILOTE DU MOIS 06
PIERRE-LOUIS TEBEC

INFOS 08

PIPOL POSITION 16

COURRIER 18

GALERIE DE PORTRAITS 20

SHOPPING 22

INTERNET 23

DOSSIER 24
LES GUZZI V35, V50, V65 ET V75

LÉGENDE DU SIECLE 36
SARRON CHAMPION DU MONDE

MOTO STUDIO 42
HONDA CB 400 FOUR

DES MOTOS ET DES HOMMES 46
YVES KERLO, DES GP AUX VOXAN

ESSAI 52
PEUGEOT 356 TB 1958-1959

PRISE EN MAIN 58
AJS 350 BIG PORT 1929

GROS PLAN 60
DERNY 100 1939-1958

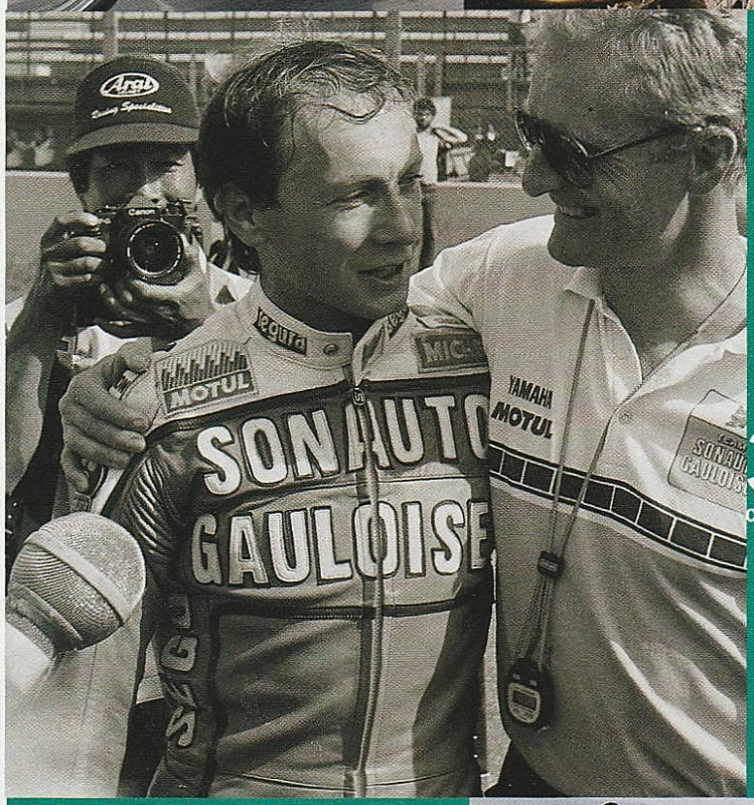
RESTAURATION 62
RÉPARER UNE CREVAISON

RESTAURÉES 66
AVANT-APRÈS

PETITES ANNONCES 68

AGENDA 80

BANDE DESSINÉE 83



46
YVES KERLO

36
CHRISTIAN SARRON

52
PEUGEOT 356 TB
1958-1959

HONDA CB 400 FOUR
42

POSTERS : Hommage à Sarron et Honda CB 400 Four.

EN PAGE 35, VOTRE BULLETIN D'ABONNEMENT

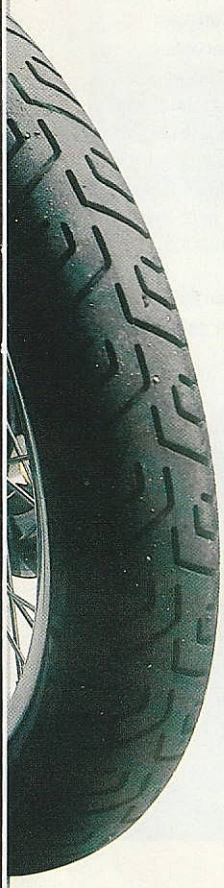
PLT
079

PIERRE LOUIS TEBEC

MOTO ANCIENNE ? ELLE VIENT DE LÀ, ELLE VIENT DU BLUES !

Incroyable touche-à-tout, Pierre-Louis Tebec est revenu à la moto après 25 ans d'interruption, grâce à la moto ancienne. Ce pilote-constructeur témoigne de son come-back.

PAR THIERRY LERAUD
PHOTO JEAN-PIERRE PRADÈRES



Pierre-Louis Tebec et la spéciale à moteur Harley-Davidson qu'il a reconstruite en 2002, pour participer à des démonstrations d'anciennes. Si un amateur est tenté, PLT peut lui en faire une sur mesures...

Moto Légende : *Pierre-Louis, tu es l'un des rares pouvant revendiquer le titre de pilote et de constructeur. Faut-il vraiment être d'abord l'un pour devenir l'autre ?*
Pierre-Louis Tebec : Bonne question ! Je pense que oui ; la technique seule permet sûrement de faire des belles choses, mais si je m'appuie sur mon expérience dans l'automobile *(NDR : Pierre-Louis fut préparateur chez Peugeot, Citroën et Lancia en rallyes et rallyes raids)*, ce que tu espères sur le papier ne donne pas forcément le résultat escompté sur le terrain. Si tu es un pilote assez sensible, si tu as la perception des flexions du cadre, des vibrations du moteur, tu feras ce qu'un ingénieur ne fera jamais. Regarde Michaël Schümacher, c'est un très grand pilote et un sacré metteur au point, c'est pour çà qu'il est devant !

ML : *C'est grâce à ce "senti" que tu as pu créer tes machines ?*
PLT : Je n'ai pas fait de grandes études : je me suis fait virer du Garac (*) au bout d'un an. Je m'embêtais, au bout de deux mois je tournais en rond car j'avais tout de suite le déclic pour ce qu'on me confiait. Je m'étais mis dans la tête de construire ma moto de course sur base Kreidler. A la fin de l'année, lorsque le directeur a vu la machine, il a demandé à mon prof d'où elle venait. Il lui a répondu que c'était la fabrication d'un élève, et l'on a été virés tous les deux ! Le plus beau c'est que 19 ans plus tard, Judenne, qui était Président de la chambre syndicale, m'a demandé d'enseigner au Garac...

ML : *C'est avec ce Kreidler que tu as débuté en course ?*
PLT : Non, j'ai débuté en 1964 à la Côte Lapize avec une 175 MV compé-client, dont le câble de frein avant était trop court et empêchait la came de tourner. Je l'ai coupé pour pouvoir faire un temps ! Elle m'explosait régulièrement dans le nez, alors j'ai fait pas mal de 50, avec le Kreidler, puis un Hercules et avec un Demm que Georges Monneret m'avait donné. Je n'ai jamais couru après la fortune ou le travail, mais je voulais faire ce qui me plaisait, avec un objectif : réaliser des parties-cycles qui comporteraient 10 éléments là où il y en avait 100 à l'origine. Un type comme Colin Chapman m'a souvent servi de référence par ce qu'il a réalisé en automobile.

ML : *C'est de ta période de pilote que tu as gardé les meilleurs souvenirs ?*
PLT : Oui, je courais en Angleterre, j'étais l'un des rares Français à sortir de l'hexagone avec une 500 Kawa montée dans un cadre Norton dont j'avais totalement refait la partie supérieure, après avoir coupé l'original. Je me souviens m'être arsouillé à plusieurs reprises avec un officiel de chez John Tickle. On a fini à l'arrivée dans sa caravane à faire la fête avec sa grand-mère... Il y aussi la période endurance, notamment à Montjuich aux 24 Heures de Barcelone. Le public espagnol nous balançait des cannettes de bière et leurs pilotes des coups de pied au freinage ! C'était aussi la période noire du Continental Circus : 15 morts par an, tu voyais une veuve repartir avec les motos de son défunt dans la camionnette, c'est un moment éprouvant qui te faisait vomir longtemps après, lorsque tu prenais le départ.

ML : *Te revoici donc dans le milieu de la moto, comment regardes-tu cette vogue des classiques qui sévit depuis plusieurs années ?*
PLT : Je trouve cet engouement logique. Si tu pouvais piloter une machine moderne les yeux fermés, il te serait impossible de l'identifier. Tous les moteurs sont très linéaires, presque sans caractère, à part sur quelques européennes. Je crois fermement que la moto doit être une émotion. C'est dans les classiques que tu la trouves. Les architectures moteurs sont très variées et puis rouler à 260 sur autoroute doit lasser, autant s'éclater à vitesse légale sur une départementale, et ça seule une classique te le permet.

ML : *Un brin de nostalgie ?*
PLT : Nostalgique non ! La moto ancienne c'est un peu comme le blues, tu sais qu'elle vient d'avant, là où étaient les vibrations...

Devenu un fidèle des Coupes Moto Légende, Pierre-Louis travaille aujourd'hui sur l'entretien d'un parc d'anciennes... automobiles. Mais si un jour un constructeur français de moto lui donnait carte blanche, il pourrait se remettre à la planche à dessin !

(*) Garac : l'école nationale des professions automobile et motocycle

ESPAGNOLES

Rassemblement Bultaco Classic

ON LÈVE LE POUCE

▲ *De gauche à droite : Ignacio Bulto, Charles Coutard, Esperanza Bulto, Claude Coutard, Lucia Bulto, Maria Bulto et son époux, heureux de se retrouver pour cette fête.*

Le pouce levé, c'est signe que tout va bien, c'est aussi l'emblème de Bultaco, et le symbole de la première Bultaco Classic française, organisée à la mi-juin sur le site de Balesta, près de Toulouse, par Guy Tardieu, Didier Oulié et Daniel Lejeune. Les visiteurs ont pu admirer plus de 100 motos et assister à des démonstrations en tout-terrain avec les modèles légendaires de cross, de trial ou d'enduro. Entourant Ignacio Bulto et une partie de sa famille, les anciens pilotes français ont rendu hommage à la marque et égrené leurs souvenirs lors de la soirée du samedi, chaudement applaudis par les spectateurs. Claude et Charles Coutard, Serge Bacou, Frank Lucas, Fournales, Escuyer et bien d'autres ont fait gagner les motos espagnoles, du trial de Saint-Cucufa aux championnats de France. C'était à qui raconterait l'anecdote la plus inattendue, Ignacio Bulto expliquant la genèse des différentes appellations des modèles. La soirée a duré fort tard, au gré de discussions animées sur les dates de fabrication, les numéros de série et les cours en bourse des modèles survivants... Une bonne centaine de machines avait été rassemblée, de la Sherpa de Sammy Miller à la 250 cross de Jim Pommeroy, des 250 course usine au Lobito ou à la Sherpa ayant permis à Lucas de gravir le Kilimandjaro. Streaker, Metralla, Alpina, Frontera, Matador, tous les modèles mythiques étaient représentés, dont beaucoup

▲ *La Metralla 250 de 1971 avec son kit America : en fait elle a le réservoir de la 250 de GP.*

d'origine avec le palmarès de leurs pilotes, accompagnés de quelques exemplaires uniques de la famille Coutard, comme le 100 Lobito converti au trial ou un proto Sherpa T-340 de 1983.

▲ *La 250 Pur Sang proto usine pilotée par l'Américain Jim Pommeroy en GP.*

▼ *La très belle Bultaco Sherpa "Sammy Miller" avec sa culasse aux ailettes caractéristiques dites "en étoile".*

Seule ombre au tableau, beaucoup de ces machines rares n'ont pas roulé, leurs propriétaires hésitant à remettre leurs crampons sur une piste. Les Coutard, encore eux, n'ont pas hésité, tout comme Serge Bacou, accompagnés tout de même par un bon nombre d'audacieux, qui utilisent encore fréquemment leurs petites merveilles. Belle réussite, ce rassemblement en appelle d'autres et Guy Tardieu, l'organisateur, qui par le passé a organisé des cross, des trials et participé au Dakar, songe à rendre la manifestation pérenne. Une vraie dynamique est née autour de la marque Bultaco, alors qui sait, peut-être y aura t il un nouveau rendez-vous en 2005.

▼ *Le proto du 100 Lobito de trial utilisé en championnat de France par Charles Coutard en 1969 et 1970.*

ESPAGNE

Alicante revival

▲ *Carlo Ubbiali a renoué avec une Mondial double-arbre, moto de ses débuts en G.P.*

Tout au long des années 50 et 60, le circuit d'Alicante au sud de l'Espagne "ouvrait" la saison européenne de vitesse. Du fait de sa position géographique, il y faisait beau dès le mois de février.
Les pilotes espagnols s'y sont bien sûr illustrés, mais les usines italiennes et en particulier MV Agusta y envoyaient leurs officiels, afin qu'ils puissent effectuer cette première mise en jambes.
L'Espagne n'échappe pas à la mode des "revivals" et c'est ainsi qu'à la fin du printemps dernier le Classic Motor Club de Denia a organisé une manif' combinant bourse d'échanges et démonstrations de motos de course sur le front de mer.
Les marques espagnoles étaient en force, Derbi, Montesa et Bultaco, représentée par Juan Soler Bulto. Venus d'Italie, Ubbiali, Masetti et Grassetti ont roulé avec leurs Mondial et Gilera, aux côtés de Taveri sur sa Honda. Une bonne occasion de réentendre à Alicante monos et quatre-cylindres d'antan.

ANGLETERRE

Baldé primé en Angleterre

Jean-François Baldé a remporté le premier prix en catégorie moto du prestigieux concours Vuitton Classic qui se déroule chaque année en Angleterre. Une belle récompense pour les années passées à restaurer et bichonner sa Jawa 350 quatre-cylindres qui, à l'unanimité du jury, a été déclarée plus belle restauration de l'année. « *En fait j'ai remporté deux prix*, précise Baldé. *Le prix de restauration de la Jawa dans sa catégorie, les années 60, et le prix général pour toutes les motos présentées. Il y avait pourtant de très belles motos, notamment chez les ancêtres, mais ma Jawa a fait l'unanimité. Ce qui m'a le plus fait plaisir dans tout ça, c'est d'avoir pu représenter le monde français de la moto dans une manifestation aussi prestigieuse.* »

En habit et nœud papillon, Jean-François Baldé a présenté et fait gagner sa Jawa dans le prestigieux prix d'élégance Louis Vuitton Classic.

C'est vrai que Jean-François s'est toujours battu pour faire briller les couleurs de la France lorsqu'il courait, et qu'il cherche toujours à mettre la moto en avant chaque fois qu'il le peut. Restaurer des machines anciennes n'est pas qu'une passion, il aide et conseille beaucoup de gens, exerçant ses talents sur des motos comme sur des autos.
Il est spécialiste des Fiat 500, et sa Jaguar Type E est toujours citée par les connaisseurs comme un modèle de restauration.

DÉMONSTRATIONS

Commemo à Rouen

◀ ***De gauche à droite : Eric Offenstadt, Phil Read, Hubert Rigal, Ron Chandler aux couleurs BSA, Maurice Bula. Derrière, André Cailletet.***

Le 20 juin, le Club Moto Les Essarts organisait sa quatrième rencontre sur le site du mythique circuit normand. Erick, Erica Schneider et les membres du club avaient invité d'anciens protagonistes et non des moindres : Phil Read, vainqueur en 1965 sur 250 Yamaha, Georges Fougeray, vainqueur des Six Heures des Essarts, Ron Chandler, vainqueur en 1973 en Formule 750.
Mais aussi Eric Offenstadt, le seul à avoir couru sur ce circuit en deux et quatre-roues, Hubert Rigal, Georges Cailletet (pilote de side-car des années 70) et le photographe des Grand Prix, Maurice Bula, qui fit le "singe" pour Camathias dans les années 50. De nombreux enthousiastes ont répondu à l'appel et plus de 100 personnes se sont retrouvées au virage du Nouveau Monde pour la photo de groupe après avoir partagé le petit-déjeuner avec les stars du jour. Phil Read, fit le beau à son habitude, en bouclant un tour de ce qui reste du circuit sur une 1000 Vincent-Egli, sous les applaudissements des spectateurs.
Ce rendez-vous constitue une journée très agréable à laquelle vous pourriez participer l'année prochaine, afin de côtoyer vos stars pour une somme dérisoire.
motolesessarts.site.voila.fr

H.-M. LEURETTE

CHAISES MUSICALES

Suzuki France nous annonce le départ de son président, M. Ito, appelé à prendre de nouvelles fonctions au Japon. Il est remplacé par M. Yukata Higashikubo qui fait partie de la direction de Suzuki France depuis 1994.

INTERMOT

Rappelons que cette année, en l'absence du Mondial du Deux-Roues à Paris, le grand salon international de la moto sera le 4e Intermot München qui se déroulera du 15 au 19 septembre 2004 à Munich, au nouveau parc des expositions.
www.intermot-muenchen.de

POSTER HONDA-6

Georges Beale, commanditaire des répliques de Honda six-cylindres, propose un poster au format A3 reprenant une image de la moto complète et celle d'une vue éclatée du moteur, avec toutes les pièces qui le composent.
Le prix est de £ 6 (environ 12 €).
On le commande par téléphone ou par fax directement chez Beale.
Tél. (00 44) 1530 223 611
ou par fax (00 44) 1530 224 300.

BRITISH TRIPS

Deux grosses manifestations anglaises se dérouleront d'ici à l'automne. Elles méritent une visite si vous cherchez des pièces spécifiques, introuvables en France. Juste à côté de Southampton, le Beaulieu Autojumble des 11 et 12 septembre est principalement consacré à l'auto, mais la partie moto en fait tout de même une des plus grosses bourses d'Angleterre.
Le salon d'automne de Stafford, tout près de Birmingham, nommé Classic & Motorcycle Mechanic Show, se tiendra les 16 et 17 octobre. Il y aura bien sûr beaucoup de pièces pour les motos anglaises, mais il fera aussi la part belle aux japonaises.
www.beaulieuevents.co.uk et *www.classicshows.com*

BOURSE D'IMOLA

La bourse d'Imola est l'une des plus gigantesques d'Italie, puisqu'elle se tient tout le long des six kilomètres de cette célèbre piste, située à 20 km de Bologne. Prévoir bonnes chaussures et caddie si vous allez y chasser la pièce rare pour votre italienne les 18 et 19 septembre prochains.

RÊVE DE COLLECTIONNEUR

Vous pouvez revoir cette moto sur le site www.classic-motorbikes.com. Mais n'est-ce pas un rêve de collectionneur ? Une Ducati Mike Hailwood Replica de 1984 raide neuve dans sa caisse, plus de 20 ans après sa construction. Elle était à vendre pour 20.500 € début juillet et a fait baver un paquet d'amateurs.

PENSEZ A MOTO SALON

Grand rendez-vous parisien de la moto ancienne en fin d'année, Moto Salon se tiendra au Parc Floral de la Porte de Vincennes à Paris les 26, 27 et 28 novembre prochains. Stands des professionnels, bourse d'échanges et shows des clubs voisineront avec deux expositions à ne pas manquer.
Sur le thème des filiations, on pourra voir comment les marques font perdurer leur image ou s'inspirent de motos mythiques dans leurs concepts techniques et esthétiques.
Une seconde exposition intitulée "Du vélo au vélomoteur" montrera comment en installant des moteurs dans des cadres de vélos on en est rapidement venu à la motocyclette.
Moto Salon : 01 60 71 55 15 et www.moto-salon.fr

INCA A NOGARO

Une manche du championnat Inca, organisé par George Beale, se déroulera sur le circuit de Nogaro les 21 et 22 août. Ce championnat du monde officieux des courses classiques sur circuit rassemble en fait les plus saignants des pilotes de gros monos, Norton Manx, Matchless G50 ou Aermacchi. Toutes les motos engagées sont bien sûr des répliques, beaucoup plus performantes que les originales, ce qui assure un spectacle impressionnant.
Renseignement sur www.inca-racing.com

A NOTER

Les motos anciennes reviendront sur le circuit Carole les 28 et 29 août pour une seconde journée consacrée aux séries Pro Classic et Afamac, puis se retrouveront à nouveau les 4 et 5 septembre à Lédenon, près de Nîmes. Deux occasions de voir sur la même piste tous les animateurs français des courses d'anciennes.

EXPOSITION

C'est l'Amérique !

▲ *Le racer 500 Indian de 1913 sera l'une des pièces maitresses de l'expo Indian et Harley-Davidson organisée par Jean-Luc Gaignard.*

Jean-Luc Gaignard met actuellement la dernière main à une exposition exceptionnelle puisqu'il présentera pour la première fois ses collections Indian et Harley-Davidson réunies. Seront visibles pas mal de racers (dont le 500 Indian de 1913), mais aussi la moto à moteur De Dion qui a servi de modèle à la Harley-Davidson Number One, la réplique de la cabane des fondateurs de HD avec son outillage d'époque, une Indian Camelback de 1907, une Harley-Davidson Knucklehead, etc. Au total, une trentaine de machines seront ainsi exposées dans le centre commercial "La Croix Dampierre" de Chalons-sur-Marne. Attention, l'exposition ne durera qu'une semaine, du 31 août au 6 septembre.

MICHEL COTTEREAU

DISPARITION

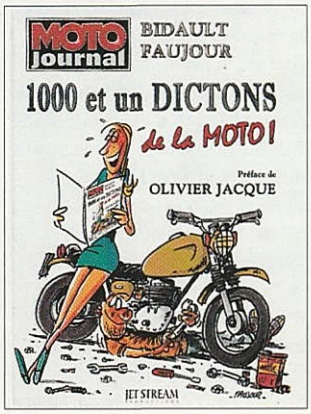
Daniele Agrati, l'âme de Garelli

◀ *Daniele Agrati (au centre) entouré de l'ingénieur Jan Thiel et de Luca Cadalora, avec tout le team Garelli en 1986, où l'on reconnait les pilotes Lazzarini, Vitali et Gresini.*

Victime d'un cancer, Daniele Agrati vient de disparaître à l'âge de 56 ans. Il était l'un des deux frères qui présidaient aux destinées de la marque Garelli, née en 1961 de la fusion de Garelli, qui construisait des motos depuis 1912, et d'Agrati, qui à l'époque était fabricant de vélos. Après avoir travaillé sur les chaînes de montage de la filiale anglaise à Nottingham, puis tour à tour responsable de la publicité et des relations extérieures, Daniele Agrati avait dirigé la maison. C'était un passionné de compétition, et c'est à lui que l'on doit l'engagement de Garelli en Grand Prix qui s'est soldé par six titres mondiaux entre 1982 et 1987 avec Nieto, Cadalora et Gresini. La Garelli, célèbre en Italie pour son Mosquito produit juste après la guerre, fut frappée de plein fouet par la crise de la fin des années 80. Daniele Agrati finança les dernières saisons du service course de sa poche. Il avait une affection particulière pour le TT, où il avait effectué le Tour d'Honneur en anciennes au guidon d'une 350 Garelli de 1926 et plus tard avec une 1000 Guzzi de records. Sa passion de la moto était immense ; avec lui disparaît un acteur important de l'industrie italienne de la fin du XX[e] siècle.

HUMOUR

Blagues album... inables

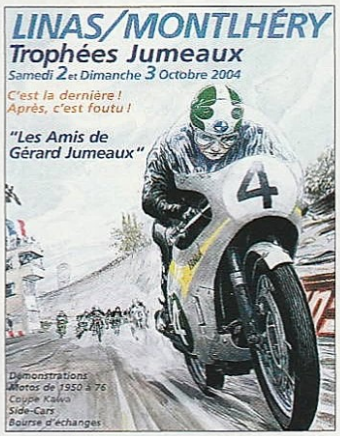


"Hiver aux tisons, été aux dictons", telle est la devise de Michel Bidault et du dessinateur Faujour, qui viennent de sortir un album mi-BD mi-compile de plaisanteries grasses et d'insanités diverses, telles qu'ils les déversent chaque semaine dans Moto Journal. On aime ou on n'aime pas, car ce genre d'album, c'est comme les perles, il faut en enfiler beaucoup pour en apprécier une. Mais de même que l'Almanach Imbécile de la Moto du même Bidô en contenait de vraiment drôles, ces "1000 et un Dictons de la Moto" peuvent vous faire passer un bon moment. Dans la droite ligne des "Brèves de Comptoir" et des jeux de mots laids, (et selon l'heure à laquelle vous les lirez, vous aurez droit à des jeux de mots tôt ou des jeux de mots tard), il suffit d'en déguster quelques-uns de temps en temps.
1000 et un Dictons de la Moto, par Bidault et Faujour, Editions Jet Stream, 10 € (prix public conseillé).

■ MONTLHÉRY

Trophées Gérard Jumeaux

LA DERNIÈRE SÉANCE...



Si vous êtes un habitué de Montlhéry, et plus encore si vous n'y êtes jamais allés, ne manquez pas la 12e édition des Trophées Gérard Jumeaux qui aura lieu les 2 et 3 octobre prochains. En effet, ce sera l'ultime occasion de voir rouler des motos sur le célèbre circuit francilien puisque ces trophées seront la dernière manifestation motocycliste sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Et pour cause, ce circuit construit en 1924 ne sera plus homologué à partir du printemps prochain et il ne sera donc plus ouvert au public.
Ceci dit, même si c'est triste, ce n'est pas une raison pour faire la tronche et les Amis de Gérard Jumeaux vous attendent de pied ferme pour que la der des ders à Montlhéry reste dans les mémoires comme une gigantesque fête de la moto.
Comme chaque année, votre week-end se partagera entre les démonstrations sur piste de machines de sport et de course de 1950 à 1976, la bourse d'échanges et la tchatche avec les potes.
Que vont devenir les Trophées Gérard Jumeaux après la fermeture de Montlhéry ? Interrogé sur le sujet, Jacques Marchand, des Amis de Gérard Jumeaux, n'en sait encore rien car il n'est pas facile pour une association de transférer une manifestation de cette importance sur un autre circuit. Tout se décidera après ces 12e Trophées. De la réussite ou de l'échec de ceux-ci dépend peut-être sa continuation sur un autre site ou sa mutation en quelque chose de différent, ou son arrêt pur et simple. Réponse dans quelques semaines...
Les Amis de Gérard Jumeaux, 21 avenue de l'Étoile, 94340 Joinville, tél. 01 55 96 05 34, fax 01 60 02 09 54. E-mail : amisgerardjumeaux@wanadoo.fr

PIERRE BONTEMPS

■ LÉGISLATION

Les cyclos immatriculés

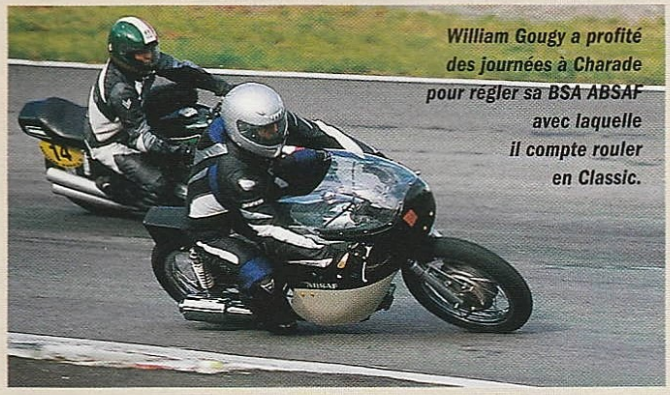
C'est effectif, selon le décret 2003-1186 du 11 décembre 2003, il est désormais obligatoire de faire immatriculer tout cyclomoteur acheté neuf à dater du 1er juillet 2004. C'est le vendeur qui est tenu d'effectuer les démarches en votre nom. Mais qu'en est-il des cyclomoteurs en circulation avant le 1er juillet ? Et qu'en est-il de nos Solex, Bleues, Gitane-Testi, Peugeot BB et autres Kreidler Florett qui coulent une retraite heureuse dans nos garages ? Jusqu'au 30 juin 2009, vous avez la possibilité de faire immatriculer votre cyclo, mais ce n'est pas une obligation. Si vous désirez le faire immatriculer, il faut vous adresser à un vendeur professionnel ayant signé une convention avec l'État ou encore contacter le Service Central d'Immatriculation des Cyclomoteurs qui vous donnera la marche à suivre. Notons que la carte grise est gratuite mais que la plaque et son support sont payants. Notons aussi que le législateur ne fait pas la différence entre véhicule d'occasion et véhicule de collection, mais on peut compter sur la FFVE pour rester vigilant sur ce sujet.
Enfin, n'oubliez pas que l'immatriculation d'un cyclomoteur n'a pas pour effet de modifier son classement administratif et qu'il reste soumis aux règles de circulation des cyclos (limitation de vitesse à 45 km/h, interdiction de circulation sur autoroute et voie rapide, etc.).
Service Central d'Immatriculation des Cyclomoteurs, 26 avenue Charles de Gaulle, 95165 Montmorency Cedex. Numéro national d'information : 0 821 00 2004. www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b9_cyclomoteurs

PIERRE BONTEMPS

La plaque cyclo a un fond blanc réflectorisé avec le logo européen et mesure 140 mm de large pour 120 mm de haut (130 mm avec la bande de raison sociale). Elle comporte une ou deux lettres sur la ligne du haut et deux ou trois chiffres plus une lettre sur la ligne du bas. Les caractères noirs mesurent 45 mm de haut (photo Tiflex).

■ AUVERGNE

Chasse au bruit à Charade



William Gougy a profité des journées à Charade pour régler sa BSA ABSAF avec laquelle il compte rouler en Classic.

Trente ans après le dernier Grand Prix de France disputé sur le circuit de Charade, à Clermont-Ferrand, la petite association Cambouis et Compagnie avait loué le circuit pour deux jours, pour le plaisir d'une centaine de pilotes.
Le Classic Circus est la seule manifestation moto sur une piste non homologuée FFM en raison de la ceinture de béton qui l'entoure, et des normes de bruit draconiennes en vigueur. Pas plus de 67 db en moyenne sur la journée, avec un système de mesure précis et incontournable. C'est bizarre et contraignant, mais c'est ainsi. Après une première édition en 2003, l'expérience a été renouvelée sur deux jours, les pilotes devant faire preuve de bonne volonté en utilisant des motos munies de silencieux.
William Gougy, venu étrenner sa 500 BSA ABSAF, se souvenait du tracé mythique de Charade où il s'était aligné en Critérium 750 : *« Tous les pilotes de Grand Prix étaient venus nous voir passer dans l'épingle au premier tour. »*
Des ralentisseurs placés dans les lignes droites (et contribuant à réduire le bruit) ont causé quelques désaccords : la piste étant sous surveillance vidéo, les démonstrations furent interrompues le samedi après-midi après plusieurs dépassements interdits dans les chicanes. Le dimanche après-midi, le seuil de tolérance de bruit a été dépassé mais les pilotes, plus disciplinés, ont évité la suspension de séance décidée la veille par un directeur de piste pointilleux.
C'est tout le problème de la piste mythique de Charade : le nombre des journées "bruit" autorisées chaque année diminue, les activités course sont remplacées par d'autres plus discrètes, et du coup les organisateurs préfèrent se tourner vers les pistes d'Issoire ou de Lurcy Levis, confirmant injustement la mauvaise réputation de Charade.

JEAN-PIERRE RAYNAUD

VITESSE

Challenge Pro Classic

DÉBUT DE SAISON À CAROLE ET CROIX-EN-TERNOIS

▼ *En Classic, les Suzuki 500 TR ou à cadre Seeley sont de plus en plus efficaces, comme en témoigne la double victoire de Christian Vite.*

◀ *La catégorie Unlimited rassemble les machines les plus récentes, mais aussi les plus performantes comme les Yam' 350 RDLC, reines de la catégorie.*

La saison Pro Classic a débuté tard à cause de l'annulation des premières courses de l'année. Les pilotes étant en manque, ils l'ont fait savoir en s'engageant en masse pour les deux épreuves de Carole et Croix-en-Ternois.

Pour cette première manche à Carole les 5 et 6 juin, il y a peu de nouvelles machines, les Yamaha TZ sont toujours nombreuses, menacées par la 250 Armstrong-Rotax de Gilles Hampe. En grosses cylindrées, notons la 750 BSA trois-cylindres de Bourachdène et les 1000 Moto Guzzi de Moquet ou Semence. Dans la catégorie Classic 500, les Suzuki TR ou à cadre Seeley commencent à montrer le bout de leur nez. On peut voir aussi dans le paddock quelques Godier-Genoud 1135 et la flopée habituelle des Yamaha RDLC. A Carole, il faisait chaud et les anglaises n'aiment pas la chaleur. Après une échappée en tête de la BSA de Bourachdène pendant les 3/4 de la course, la Yamaha TZ 350 de Bruno Briquet et la Rotax de Hampe ont doucement mais sûrement remonté pour gagner la course. Derrière ces trois-là, tout le monde était distancé mais de belles bagarres à tous les niveaux ont assuré le spectacle.

Croix-en-Ternois les 12 et 13 juin

Le ciel mitigé de Croix-en-Ternois inquiétait, mais la chance était du côté des pilotes qui ont roulé sur le sec. Presque tous les participants présents à Carole étaient là, à l'exception de Gilles Hampe. Le circuit ressemble un peu à Carole et donc il semble normal que les mêmes motos soient encore au premier plan. En l'absence de Hampe, Bruno Briquet et Alain Bourachdène ont continué leur duel commencé huit jours plus tôt à Carole. Ils finissent dans cet ordre dans les deux manches, devant Christian Vite, premier en 500 sur sa Seeley-Suzuki. A noter la très belle prestation de Nathalie Betelli, nouvelle venue en Pro Classic qui, sur une moto pas facile à piloter, la Yamaha TZ 350, termine 3e de sa catégorie.

Association Pro Classic, 5 rue du Harnais, 78120 Rambouillet, tél. 01.34.85.57.58, fax 01.34.85.61.95. E-Mail : proclassic@wanadoo.fr Internet : www.cybermotard.com/proclassic

CHRISTIAN DESBORDES

RÉSULTATS

AFAMAC CAROLE

Vintage 500
1 C. Vite (AJR-Bultaco)
2 K. Weber (Seeley-Matchless)
3 E. Quartier (Seeley-Matchless)

Vintage 350
1 B. Tabarly (AJR-Bultaco)
2 A. Perotto (Ducati)
3 J.-P. Martin (AJR-Bultaco)

Vintage 250
1 R. Brulard (Ossa)
2 J.-M. Colleu (Ducati)

Classic 500
1 C. Vite (Seeley-Suzuki)
2 E. Devillard (Honda)
3 C. Desbordes (Suzuki)

Classic 750
1 P. Legrand (Suzuki)
2 J.-P. Piet (Triumph-Rob North)
3 F. Coche (Egli-Honda)

Post Classic
1 A. Bourachdène (Yamaha)
2 V. Levieux (Yamaha)
3 D. Daridan (BMW)

AFAMAC DIJON

Vintage 500
1 B. Leroy (Norton-Petty)
2 K. Weber (Seeley-Matchless)
3 S. Melcion (Seeley-Matchless)

Vintage 350
1 P. Forestier (Aermacchi)
2 M. Jarry (Ducati)
3 C. Vite (AJR-Bultaco)

Vintage 250
1 J.-M. Colleu (Ducati)

Classic 500
1 W. Gougy (Yamaha)
2 B. Sorrentino (Yamaha)
3 D. Coumoul (Honda)

Classic 750
1 F. Coche (Egli-Honda)
2 B. Souchon (Moto Guzzi)
3 G. Faguais (BSA)

Post Classic
1 A. Bourachdène (Yamaha)
2 G. Blanchet (BMW)
3 S. Legay (Yamaha)

PRO CLASSIC CAROLE

Classic 500
1 C. Vite (Seeley-Suzuki)
2 J. Lefèvre (Kawasaki)
3 D. Hache (Kawasaki)

Classic 750
1 A. Bourachdène (BSA)
2 P. Johner (Honda)
3 V. Créance (Moto Guzzi)

Unlimited
1 G. Hampe (Rotax)
2 B. Briquet (Yamaha)
3 D. Moquet (Moto Guzzi)

PRO CLASSIC CROIX-EN-TERNOIS

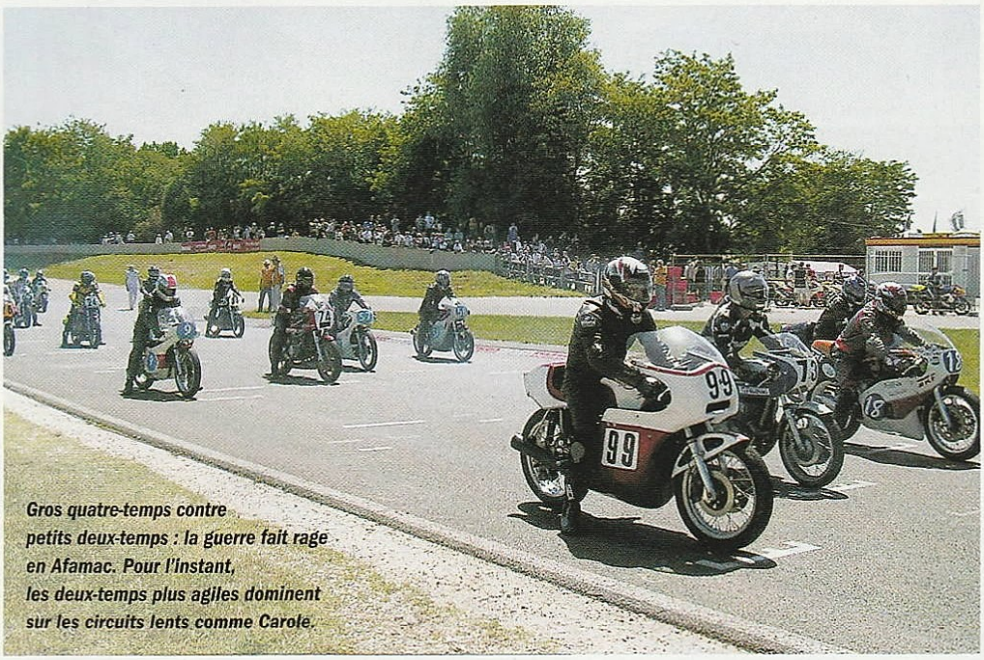
Classic 500
1 C. Vite (Seeley-Suzuki)
2 J.-P. Lannes (Drixton-Honda)
3 J. Lefèvre (Kawasaki)

Classic 750
1 A. Bourachdène (BSA)
2 V. Créance (Moto Guzzi)
3 F. Arnold (Martin-Honda)

Unlimited
1 B. Briquet (Yamaha)
2 C. Degardin (Godier-Genoud)
3 N. Betelli (Yamaha)

VITESSE

L'Afamac sur sa lancée



Gros quatre-temps contre petits deux-temps : la guerre fait rage en Afamac. Pour l'instant, les deux-temps plus agiles dominent sur les circuits lents comme Carole.

▲ *Gros freinage à l'épingle en bout de ligne droite à Carole, juste avant la ligne d'arrivée.*

▼ *L'épreuve de Carole donnait lieu à l'attribution du Trophée Grenier de Monner.*

Après Le Mans et Nogaro, c'était au tour de Dijon et Carole d'accueillir les courses de l'Afamac qui, désormais, font le plein, imposant même des éliminations aux "qualifs".

Afamac, 40 place du Maréchal Augereau, 77610 La Houssaye-en-Brie, tél. 01 64 07 47 47, fax 01 64 07 46 59. www.cybermotard.com

CHRISTIAN DESBORDES

La catégorie qui monte en ce début de saison est celle des Classic 500 avec 21 engagés et des motos qui commencent à être très au point. La guerre entre les deux-temps (Yamaha, Suzuki et Kawa) et les quatre-temps (Honda 350 et 450) aura-t-elle lieu ? Pour le moment les deux-temps ont gagné toutes les manches depuis le début de la saison avec William Gougy très en forme sur une Yamaha TR3. Mais patience, la saison est longue et la Honda 500 de Denis Coumoul tourne de mieux en mieux. La catégorie Vintage est aussi bien fournie avec des motos de qualité. Le gros du peloton est constitué de Seeley G50 mais Bruno Leroy, sur sa Norton Manx Petty préparée par Godet Racing, reste intraitable malgré l'arrivée d'une autre Norton Manx, celle de Patrice Rubis, qui a l'air très rapide mais manque encore de mise au point.
On peut remarquer, surtout chez les Vintage 500 et 350, que beaucoup de motos sont des "répliques", c'est-à-dire des machines conformes à l'origine mais construites avec des matériaux modernes et dont les pièces d'usure sont faciles à trouver. C'est la seule façon de voir encore ce genre de motos rares et fragiles qui, sinon, ne pourraient plus courir à cause du manque de pièces.
On ne peut pas parler de cette catégorie sans citer Sophie Melcion, la seule femme en lice cette année, sur une Seeley G50 qui fonctionne très bien ; la préparation par Tony Smith Racing n'y est pas étrangère. La catégorie Vintage rassemble les gros monos 500 anglais, les 350, essentiellement des Ducati monos et des AJR-Bultaco, et les 250 avec des Ducati mais aussi des Ossa SPQ.

▲ *Avec un nombre croissant de participants, le niveau de pilotage s'est élevé et les épreuves Afamac imposent même des éliminations aux "qualif".*

▶ *La joie du vainqueur à Carole fait plaisir à voir...*

ENDURANCE

Bol d'Or arrosé

▲ *On s'est arsouillé en cœur pendant deux manches dont une de nuit.*

◀ *Départ en épi face aux tribunes de Magny-Cours.*

Après la canicule, les orages : le Bol d'Or Classic n'a décidément pas la météo avec lui. Dommage car pour cette deuxième édition à Magny-Cours le niveau et la qualité des machines étaient en nette progression, tout comme le nombre global de machines présentes, à la fois pour le Bol proprement dit et dans les séries consacrées aux démonstrations. Mais cela n'a pas suffit à attirer un public plutôt volatil en ces périodes de vacances, et qui ne juge pas indispensable d'aller assister à ce qui est en fait une super journée de courses, concentrant aux côtés du Bol Classic des manches Afamac, Pro-Classic, ICGP ou IHRO, catégories visibles par ailleurs au gré des différentes manches de ces championnats. Il n'en demeure pas moins que, pour tous ceux roulent, il y a le plaisir de mettre ses roues à Magny-Cours. Même si le site et la piste actuels n'ont plus rien à voir avec le Magny-Cours d'autrefois, il reste un fond de nostalgie, avec un brin de prestige car c'est tout de même le circuit du GP de F1. L'an dernier, avec trois manches prévues au programme, les 750 Yamaha TZ avaient fait le spectacle mais n'avaient pas tenu la distance. Ces motos il est vrai n'étaient venues à l'endurance que "par accident", n'ayant pas été conçues pour ces courses. Mais avec deux manches de 1h30, le Bol Classic s'apparente presque à une course de 200 Miles, et là une TZ750 doit effectivement être sans adversaire. Démonstration en a été faite par la moto de Jean-Claude Chemarin et Jean-Paul Boinet, qui se sont imposés devant la BMW Arcueil Motor des deux Didier, Daridan et Cantel, et la 750 Honda type Daytona de Ruiz-Genies. Les averses et la piste très grasse se sont conjuguées pour faire un nombre impressionnant de victimes. Dès les essais Debrock et Genoud chutent. Le premier, bien froissé, ne pourra prendre le départ et la machine du second, malgré une hâtive réparation, n'était pas au mieux de sa forme pour la course. La Guzzi Moto-Bell des vainqueurs 2003, Christophe Charles-Artigues et Daniel Moquet, est allée au tapis en première manche. On attendait mieux de la Triumph du Suisse Baumann et de l'Italien Bonera.

JACQUES BUSSILLET

▲ *Chemarin a renoué avec la victoire sur la TZ d'Essone-Motos.*

RÉSULTATS

BOL D'OR CLASSIC

1 Chemarin/Boinet (750 Yamaha)
2 Daridan/Cantel (BMW R 90)
3 Geniès/Ruiz (750 Honda)
4 Desbordes/Gran,voinnet (Honda PEM)
5 Maurice/Gaime (Guzzi Le Mans)
6 Baumann/Bonera (Triumph Rob North)
7 Michel/Husson (750 Yam')
8 Genoud/Hampe (Kawasaki)
etc...

USA

Indian toujours sur la brèche

Le sigle Indian refleurit sur un réservoir, grâce à un fabricant de pièces qui propose une Big Chief neuve et complète.

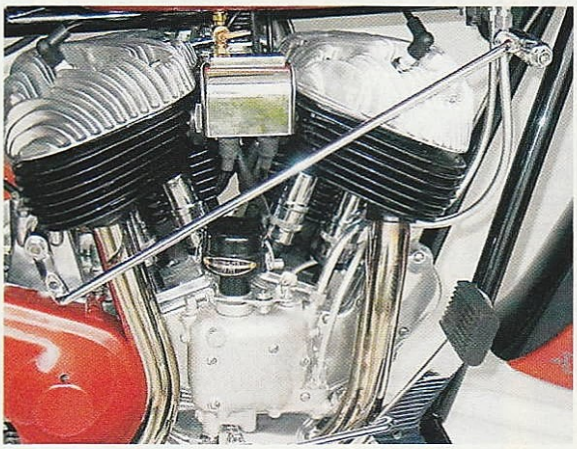
En septembre 2003, la veille du jour où devaient être présentés les nouveaux modèles propulsés par des moteurs Harley-Davidson, la "Indian Motorcycle Company" fermait ses portes et licenciait tous ses employés. Une fois de plus, l'espoir de voir renaître cette marque s'éteignait.

Mais cet épisode ne marque pas la fin d'Indian. Mike Thomas, un Néo-Zélandais résidant aux USA, a mis en chantier la production d'un modèle Big Chief à soupapes latérales qui va réjouir les fans de la marque. Kiwi Indian est une société qui a démarré son activité en 1988, et Mike Thomas s'y est fait un nom en réalisant des pièces pour restaurer les Big Chief.

Aujourd'hui, il est en mesure de proposer un kit comprenant un moteur et une transmission pour environ 32 000 $ (28 000 €). Rajoutez 6 000 $ (5 300 €) et vous avez tout ce qu'il faut pour assembler une moto roulante.

Les moteurs ont été améliorés pour gagner en fiabilité, mais ils ont gardé le look des années 40 et 50. Cela fait trois ans que Kiwi Indian les produit, ils sont donc fiabilisés.

Ce V-twin à air à 42° est disponible en diverses cylindrées (de 1200 à 1300 cm³) et même en grosses gamelles de 92 cubic-inches sur demande. Le moteur Blackhawk à deux soupapes est alimenté par deux carbus de 40 mm avec un allumage en 12 volts. Les soupapes latérales peuvent passer pour vieillottes, mais n'empêchent pas ce moteur d'avoir un super couple à moyen régime.



▲ *Un bon vieux moteur à soupapes latérales a bien assez de couple et de puissance pour "cruiser" à 70 miles à l'heure.*

Comme il entre directement dans le cadre d'origine, ce moteur a tout de suite séduit les possesseurs d'Indian. La transmission est solidaire du moteur auquel elle est boulonnée, comme le faisait Indian depuis 1922.

Le prix du moteur seul est de 8 499 € (environ 8 000 €). Il faut acheter en plus l'ensemble transmission, embrayage, pompe à huile et allumage, et votre vieux cadre d'Indian repart avec un propulseur neuf. Vous pouvez aussi acheter un cadre Retro Chief ou Bobber chez Kiwi Indian ainsi qu'une fourche, et monter une moto complète.

Kiwi Indian peut bien sûr assembler votre moto sur commande, en personnalisant la machine selon les désirs de l'acheteur.

Tél (00 1) 909 788 0048 et www.KiwiIndian.com

MICK DUCKWORTH

LA VIE DES CLUBS

Mordus du Galet

Il est possible de se procurer le tee-shirt officiel des Mordus du Galet, association qui porte un amour immodéré à tout cyclo à transmission par galet. Disponible en tailles M à XXXL, il vous en coûtera 13 € pour afficher le logo du club, son adresse Internet et ses coordonnées téléphoniques.

Les Mordus du Galet,
884 route de Saint-Pierre des Ifs,
27450 Saint-Grégoire-du-Vièvre,
tél. 02 32 57 51 42 et
lesmordusdugalet@free.fr

Tour de France

Le 8e Tour de France des Motos Anciennes se déroulera du 21 août au 12 septembre. Les "hostilités" débuteront par un prologue à Flixecourt (80), suivi du vrai départ le lendemain, toujours de Flixecourt, et se termineront trois semaines plus tard lors de l'arrivée à Longpré-les-Corps Saints (80) après un périple de 4 185 km.

Voici toutes les villes étapes : Sannerville (14) le 22/08, Granville (50) le 23/08, Binic (22) le 24/08, Carhaix-Plouguer (29) le 25/08, Guipavas (29) le 26/08, Lorient (56) le 27/08, Ancenis (44) les 28 et 29/08, Aigre-de-Villejésus (16) le 30/08, St-Christophe-de-Blaye (33) le 31/08, Villefranche-du-Périgord (24) le 01/09, Aurillac (15) le 02/09, Solignac-sur-Loire (43) le 03/09, Valréas (84) le 04/09, La Mure d'Isère (38) les 05 et 06/09, Villy-le-Bouveret (74) le 07/09, Ornans (25) le 08/09, Varangeville (54) le 09/09, Charleville-Mézières (08) le 10/09, Condren (02) le 11/09 et Longpré-les-Corps Saints (80) le 12/09.

Rappelons que cette manifestation, sans prétentions sportives, est destinée à commémorer le Tour de France Moto qui, du début du 20e siècle aux années 50, sillonnait les routes de l'hexagone pour démontrer l'efficacité des deux-roues.

Cette année, le Tour de France des Motos Anciennes rassemblera une soixantaine d'équipages en solo ou side-car, des années 20 aux années 50.

Gavap, Section Moto,
29 rue du Château,
80260 Montigny-sur-l'Hallue,
tél. 03 22 40 52 53, fax 03 22 40 65 87.

Coyotes sur la toile

Le MC Coyotes d'Avion dans ch'Pas-d'Calais change de crémerie. Désormais, pour les contacter par e-mail, voici où s'adresser.

motoclub.coyotes@laposte.net

pipol position

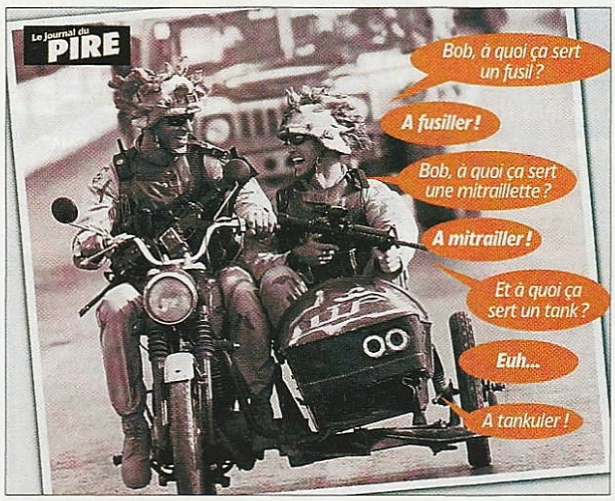
PAR LE BARBANT

Numéro de vacances ou numéro de rentrée ? Pipol ne sait quel ton adopter. Alors, ce sera le déballage du grand n'importe quoi. De l'art, de la mode, de la "Busherie" et des invités mystères. Le Barbant ne connaît pas les bonnes résolutions ! C'est parti pour Pipol Position 23 !

Moi Motard. Toi Culture...

> Visière anti-buée

Il y a plusieurs façons d'interpréter l'affiche de ce récent festival "Le Livre et l'Art". La première est de se demander si ses concepteurs ne prennent pas les motards pour des débiles ? Une autre peut laisser penser que la culture procure de telles secousses qu'un équipement de sécurité est recommandé. On peut hésiter tant la perception des motards reste — et semble habilement entretenue — mauvaise dans notre société sécuritaire.

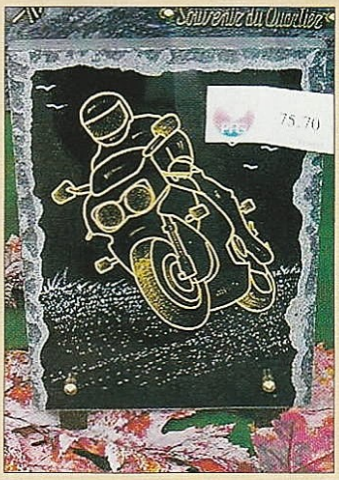


> Déclin de l'empire américain

Notre confrère FHM propose régulièrement un "journal du pire". Parce qu'il vaut mieux rire du désastre provoqué par Bush, voici une illustration de la présence américaine en Irak. Deux GI's hilares sur un attelage poussif ouvrant un cortège militaire. Pathétique !

> L'homme qui murmurait aux oreilles des chevaux

Nous sommes nombreux à nous réjouir de la commercialisation de Cheval de Fer, film culte, en DVD. Mais beaucoup s'interrogent sur la véritable identité du jeune éphèbe qui interview les pilotes. Un lecteur qui souhaite garder l'anonymat nous envoie ce portrait datant des années 70. Hé oui, c'est bien Jacques Bussillet qu'on retrouve 30 ans après dans le DVD.



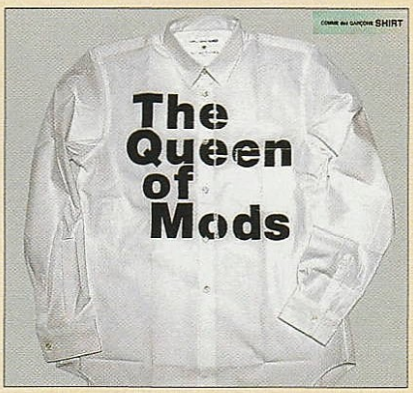
> Mortifié

Le motard est-il voué à un destin tragique ? On peut se poser la question quand on tombe (c'est l'expression qui convient !) sur cette plaque funéraire vendue dans un magasin de pompes funèbres. Faut-il vraiment en rajouter à la peine des parents en rappelant que c'est un "engin de mort" qui a envoyé leur enfant au ciel ? Vade retro croque-mort !

La mort est au bout... de la route.

> Les garçons à la mod

Le mal continue à toucher les passionnés de scooters. Après Adidas — qui rebondit sur l'Eurovespa 2004 organisé à Lisbonne — et ses stars déchues (Zidane, Beckham...) en selle pour le Portugal, c'est à la marque "Comme des Garçons" de se fendre de vêtements de chef de bande. Le résultat est là : une inscription à avoir honte et 123 g de textile blanc desquels il sera difficile de détacher du cambouis.



Scoot toujours !

> Les Garçons au parfum

Le festival Garorock, dit des "cultures alternatives", est organisé à Marmande, ville de moto et de Rock'n'Roll. L'affiche résume bien l'esprit de l'événement. Et le bandeau sur les yeux en moto ? Un moyen de nier après avoir été flashé par un radar automatique.
Surtout avec des pots non homologués !

Ne sens-tu rien venir ?

cabinet
THÉROND
ASSUREUR
depuis 1911

TRADITION
SÉCURITÉ
PRIX

VOTRE FLOTTE
DE MOTOS
ASSURÉE
À PARTIR
DE 28 €*

BP 3 - 46130 BRETENOUX - Appel éco. 0821 021 031 - Fax éco. 0821 021 032
www.assurances-therond.com

Ouvert du mardi au samedi de 9h30 à 12h30
et de 14h30 à 19h30

DIAGONALE
www.diagonale-moto.com

EXCLUSIF
TRIUMPH®

Thruxton !

et toute la gamme Classic !

247, Avenue Gabriel Péri - 78360 Montesson
Tél : 01 39 13 44 94 - Fax : 01 39 13 47 54
WWW.diagonale-moto.com
email : diagonale.moto@wanadoo.fr

L'OUTILLAGE SPÉCIALISÉ
ET TOUT LE POLISSAGE

Tél. 01 34 59 03 24 - Fax 01 30 54 97 40 - www.alpdiffusion.com
BP 14 LM - 4, rue de Gally - 78450 CHAVENAY

Présent à Auto-Moto Rétro Rouen
les 25 et 26 septembre 2004

CATALOGUE 2004 CONTRE
10 TIMBRES À 0,50 €

KITS POUR RÉSERVOIRS
ROUILLÉS OU PERCÉS

KITS DE POLISSAGE
POUR PERCEUSES,
MOTEURS OU TOURETS

Toute la Gamme "Loctite"

A.L.P. DIFFUSION

Assurance collection
à partir de 23 € / an*
pour tout véhicule de 15 ans et plus

* Garantie de base pour un véhicule de plus de 50 ans, hors frais de gestion

PARTENAIRE LVA le Club
Remise 10 %
aux adhérents du Club LVA
Tél. Club LVA : 01 60 71 55 13

VOTRE DEVIS
aussi
PAR TELEPHONE
0821 827 010
0,12 € la minute à partir d'un poste fixe

LÉGENDE
assurance
Votre partenaire collection

DEMANDE DE DEVIS GRATUIT à adresser à LÉGENDE ASSURANCE - BP 523 - 51068 REIMS Cedex

❒ Oui, je remplis les conditions précisées ci-contre, et je désire un devis personnalisé pour mon (mes) véhicule(s), auto(s) ou moto(s) de collection :

MARQUE	MODÈLE	CARROSSERIE	DATE DE 1re MISE EN CIRCULATION	VALEUR ESTIMÉE	ÉCHÉANCE PRINCIPALE DE VOTRE ASSURANCE
.....	.....	.....	.....	.....	...../...../ 200.....
.....	.....	.....	.....	.....	...../...../ 200.....
.....	.....	.....	.....	.....	...../...../ 200.....

Renseignements relatifs au conducteur

NOM : ..... Prénom : .....
Date de naissance : ..... Permis délivré le : .....
Adresse : .....
Ville : ..... Code postal : .....
Téléphone : ..... Fax : .....
e-mail : .....

Disposez-vous d'un garage fermé ?
❒ Oui ❒ Non

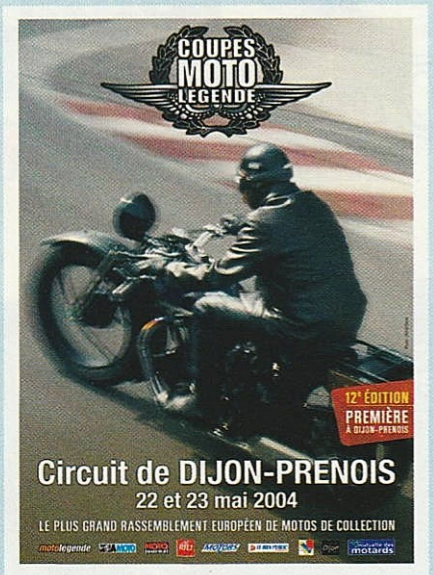
Quel est l'usage de votre véhicule ?
❒ Promenade
❒ Promenade et Trajet-Travail

Pour bénéficier de cette assurance privilégiée pour tout véhicule de 15 ans et plus, dont la valeur n'excède pas 92 000 € (au-delà, nous consulter) il suffit :
- D'avoir au moins 25 ans
- D'être titulaire du permis de conduire depuis plus d'un an (dans la catégorie du véhicule assuré)
- D'être assuré pour un véhicule moderne (quelle qu'en soit la cylindrée) depuis plus d'un an
- De ne pas avoir déclaré plus de deux sinistres (dont, au plus, un responsable) durant les 24 derniers mois
- De ne pas avoir fait l'objet d'une suspension de permis de plus d'un mois ou d'une annulation
- De ne pas avoir fait l'objet d'une résiliation pour non paiement d'une cotisation d'assurance.

L149

LEGENDE ASSURANCE - RCS Paris B 408540672 - BP 523 - 51068 REIMS Cedex - Tél. : 0821 827 010 - Fax : 0821 827 050 - www.legendeassurance.fr

RETOUR SUR LES COUPES MOTO LÉGENDE



Vous avez été nombreux à nous faire part de vos commentaires positifs ou non sur les Coupes Moto Légende (CML) à Dijon-Prenois les 22 et 23 mai derniers. En voici quelques extraits :

Bravo pour cette nouvelle édition : le tracé du circuit de Prenois est vraiment sympa et les itinéraires pour s'y rendre variés et agréables. Beaucoup de monde cette année, semble-t-il, certainement dû à la situation géographique de Dijon. Mais attention, cette nouveauté n'a pas été agréable pour tout le monde : espace clubs coincés entre piste et taillis (certains difficilement accessibles), parc coureur trop petit (certains concurrents obligés de se replier à l'extérieur du circuit). C'est le rodage de toute nouvelle mise en place ! Puissent ces quelques lignes contribuer à l'amélioration de cette manifestation.
La critique est facile, l'art difficile, mais celle-ci se veut délibérément constructive pour que vivent les CML telles que nous les avions connues jusqu'ici.

André-Jean Leroux, Normandie

Une superbe édition que ces dernières CML où, comme prévu, j'ai versé ma larme au son de la Honda-6. Quel moteur fantastique ! Est-ce que le propriétaire projette des enregistrements audio de cette moto ? Sinon encore bravo pour les formidables machines que vous nous permettez de voir tous les ans. Continuez !

Frédéric, Email

Un grand bravo pour cette première à Dijon, mais après avoir discuté avec plusieurs copains, on a tous eu l'impression de ne pas avoir tout vu. Par exemple, malgré les panneaux, impossible de trouver le parc coureur. Il me semble l'avoir traversé sans m'en rendre compte, à cause de la foule. Par contre, cela aurait été sympa qu'il y ait une animation le samedi soir près du podium...

Patrick Blanchet, Email

Je souhaite remercier tous les organisateurs des CML 2004. En effet, en plus le superbe tracé de Dijon-Prenois, j'ai eu l'occasion de rencontrer par trois fois le pilote qui a toute mon admiration, Teuvo Lansivuori. Ce grand pilote a également été agréablement surpris par la déco de mon carénage. En tout cas, maintenant, j'ai des photos qui me prouveront à l'avenir que je ne rêvais pas.

Serge Bedon, alias Kiitos (en finnois), Email

La TZ de Serge rend hommage à Jarno Saarinen et Tepi.

Serge Bedon prend la pause sur sa Yamaha avec Teuvo Lansivuori à ses côtés.

De retour des CML à Dijon, permettez-moi de vous faire part de mes observations. L'impression globale est guère positive : l'accès au circuit, et surtout la sortie, est à peine facilité par rapport à celui de Montlhéry, les nombreuses enceintes et bois impénétrables cloisonnent tout le terrain compliquant tout déplacement, la visibilité de la piste réduite, l'espace clubs étriqué, la bourse peu étendue, la capacité d'accueil paraît plus réduite... Toutefois, le circuit me semble plus intéressant, mais je n'ai pu le savoir car vous avez refusé l'inscription de mes Honda 125 CB, la série des petites cylindrées tourisme étant supprimée.

Pascal Crèze, Paris (75)

C'était la première fois que je me rendais aux CML et quelle ne fut pas ma surprise de voir le nombre de machines anciennes. C'est simple si je voulais tout voir, il m'aurait fallu trois, voire quatre, jours pour vraiment regarder, parler avec les gens et apprécier les moments forts. Finalement, les reportages qui relatent les CML ne reflètent pas la grandeur de cet événement.

François Bozzo Salduga, Girona (Espagne)

... Des bécanes comme s'il en pleuvait, même le non connaisseur ne pouvait rester insensible. T'as l'impression que ça vient de sortir de chez le constructeur, des anglaises, italiennes, allemandes, françaises, enfin tous les pays qui construisent ou ont construits des bécanes. Non seulement, elles sont toutes plus belles les unes que les autres, mais en plus elles tournent. Pour le bruit, je vous raconte pas si Sarko' avait été là !...
...*«C'est où les toilettes ?»* nous demande Christine. *«Là-bas dans les buissons et pour les douches, ce sera chez toi.»* Alors là, Christine n'est pas contente et en plus je trouve qu'elle a raison. Comment se fait-il que tu fasses venir 30 000 personnes sans mettre quelques douches et WC démontables dans le camping ? C'est vrai qu'à l'époque, tout le monde n'avait pas obligatoirement des toilettes et qu'on allait faire nos besoins dans le fond du jardin. Mais ce temps est révolu...
...Balade dans le parc, t'as de tout : du neuf, de l'occase, du vieux. Puis, c'est la chauffe des Honda-6. C'est magnifique, sauf qu'il va falloir passer un mois en salle d'isolement pour récupérer une partie de notre appareil d'auditif. J'ai cru que mon caméscope allait exploser...Bon, il est dimanche et il est temps de rentrer. Le parking moto est plein, c'est de la folie. Pour un peu, je ne peux sortir mon side-car. A la maison, douche et dodo.

JCR, Isère (38)

Déménager à Dijon était un pari. Grâce à tout le monde, il a été réussi, mais nous sommes conscients des lacunes et problèmes. Nous sommes déjà en train de travailler avec le circuit de Dijon pour optimiser l'utilisation de l'espace. Prévu de longue date, l'agrandissement du paddock est en cours. De nouveaux sanitaires doivent y être construits. Sur l'organisation du "camping", nous avons été surpris par le nombre de campeurs, bien supérieur à Montlhéry. D'autant que le champ est un espace privé, aimablement mis à disposition par le propriétaire. Sur la signalisation des lieux, nous avons aussi mésestimé les besoins, c'est un point facile à remédier. En particulier, bien montrer le sens de circulation entre le paddock et la voie des stands et les divers espaces des animations. Toutes les réflexions ont été prises en compte, qu'elles émanent des spectateurs, des participants ou des professionnels. Notre but est bien sûr d'apporter les améliorations nécessaires dès la prochaine édition.

J. Bussillet

BIENTÔT... MARTIN

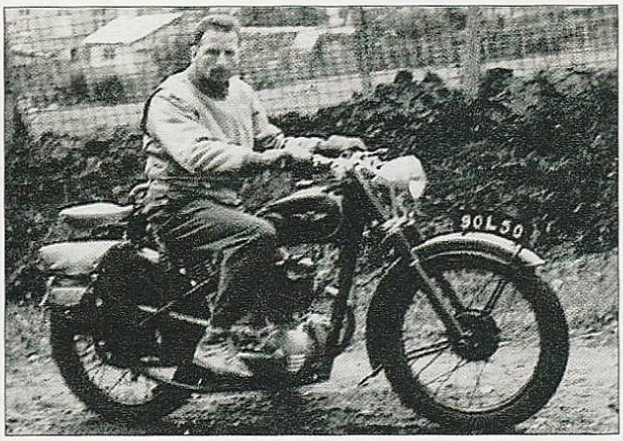
Notre prochain dossier complet sera consacré à toutes les motos à partie-cycle Martin des premiers cadres poutre des années 70 aux dernières évolutions de cadre périmétrique de la fin des années 80. Georges Martin lui-même nous retracera les grandes lignes de cette fabuleuse histoire française.

Alors, comme d'habitude, si vous connaissez ou avez bien connu ces motos, donnez-nous votre avis sur leurs qualités et défauts, les petits tours de main qui facilitent la vie et les grandes erreurs à éviter : c'est grâce à vous que ce dossier aidera le plus grand nombre.

Et n'oubliez pas l'éventuelle petite photo, avant le 15 septembre dernier délai.

Moto Légende, dossier Martin, BP 411, 77309 Fontainebleau Cedex, motoleg@lva.fr

Le petit moteur AMC (suite)



Voilà maintenant c'est sûr M. Lorangerie : votre moto est une Gima.

A chaque fois, amis lecteurs, vous nous surprenez par la précision de vos renseignements. Voici vos réponses à Raymond Lorangerie qui souhaite identifier sa 125 anglaise à moteur AMC du début des années 50 (n° 148) :

Cette 125 anglaise ressemble bien à une moto "bi d'cheu nou", en l'occurrence une auvergnate Gima.

Jean-Pierre Marion, St-Alexandre (30)

A défaut d'avoir une vue arrière, il me semble qu'il ne s'agit pas d'une anglaise, mais plutôt d'une française, et plus précisément une Gima, ayant eu l'occasion d'en conduire.

Jean Bourel, Lille (59)

Il ne s'agit pas d'une anglaise, mais d'une bonne vieille auvergnate, une 125 ou 175 Gima, vraisemblablement de 1950 ou 1951. Je possède la même, hélas démontée. Le moteur AMC sera remplacé par un Ydral et la partie-cycle dotée d'une suspension coulissante.

Jean-Michel Gorrias, Antibes (06)

Cette moto n'est pas une moto anglaise, mais une bonne petite française des années 50.

Il s'agit d'une Gima, reconnaissable à son sigle de réservoir, aux pattes de fixation du phare, ainsi qu'à la bavette du garde-boue avant. Cette Gima fut également motorisée par un moteur Ydral double-échappement.

Jean-Paul Caby, Wasquehal (59)

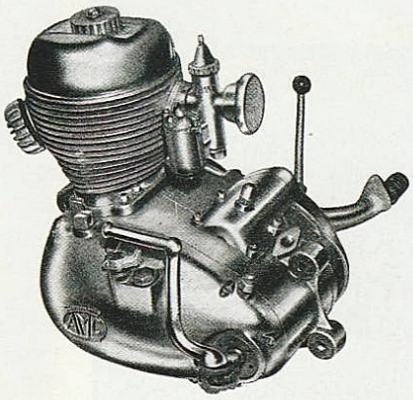


Illustration du petit moteur populaire AMC de type G.

Suzuki PE (Suite)

Catalogue de la 175 Suzuki PE de 1984.

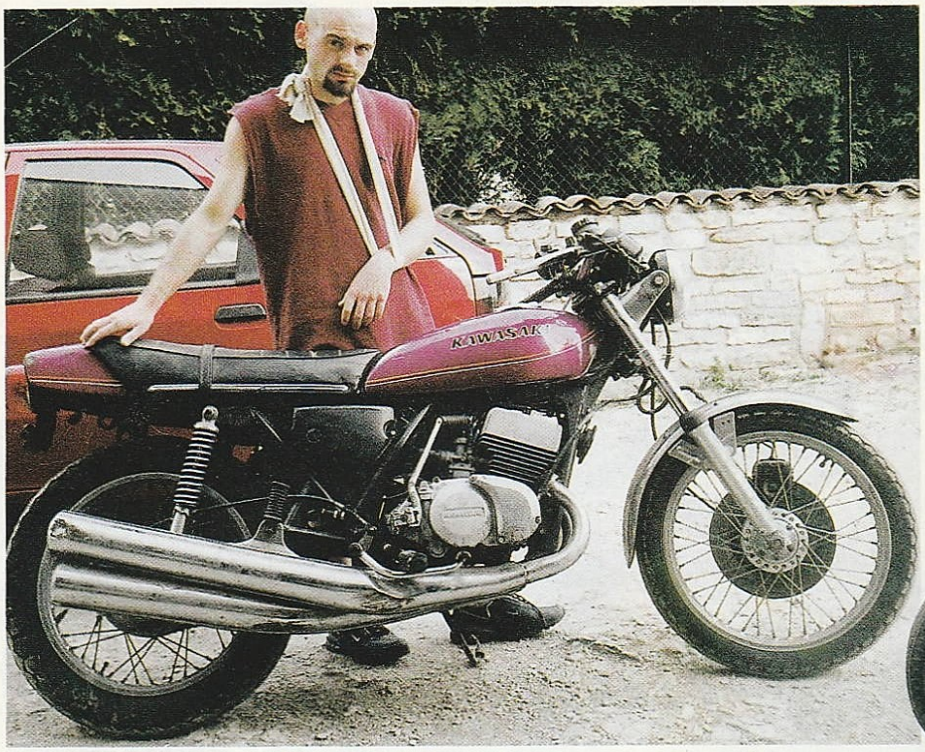
Suite à la Suzuki 175 PE "Full Floater" à cadre bleu (n° 141), l'un de nos lecteurs nous éclaire :

Les Suzuki PE restent exclusivement des enduros et la 175 PE "Full Floater" de 1983 est en réalité le modèle E de 1984, seulement disponible en 175 cm³, tandis que cadre et siège sont effectivement d'origine bleus.

Ray Ogoula, Libreville (Gabon)

Cette PE à cadre bleu est la dernière version, remplacée par la DR enduro 4-temps déjà existante.

La traditionnelle 250 Suzuki PE à cadre noir.

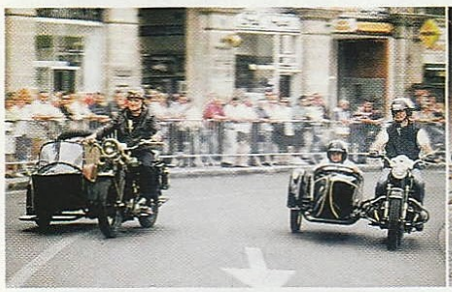


AU NOM DU GRAND-PÈRE ET DU PETIT-FILS

Gérard Malmasson vous envoie des photos de son fils Cédric, et de son petit-fils Lucas : « *Lucas, quatre ans, peut remercier son oncle Cédric qui vient de lui offrir cette Terrot 250 PU pour son anniversaire. Nous étions tous trois présents aux Coupes Moto Légende.* » Et dire que certains enfants et adolescents ont des parents motophobes...

17 ANS PLUS TARD

Michel Fétiveau vient de terminer la rénovation de sa BMW R60/2 achetée en 1982. « *Je l'ai achetée à l'état de quasi épave et, après avoir restauré entièrement la mécanique (moteur, boîte et pont), j'ai roulé avec pendant 17 ans avant de décider d'attaquer la restauration de la partie-cycle. J'y ai ensuite adjoint un side-car Précision Tourisme et roule maintenant régulièrement pour le plus grand bonheur des enfants.* » Et peut-être aussi pour votre plaisir... Non ?



SORTIE EN GROUPE

Bernard Dufay fait parti d'un groupe d'amis qui apprécient les japonaises du début des années 70. « *Voici une photo prise lors d'une sortie que nous avons effectuée le week-end de Pentecôte 2003. Cinq Honda CB 750 Four, ma CB 500 Four, une GL 1000 Goldwing, une Suzuki GT 250 et une Kawasaki 650 Z étaient réunies pour la circonstance.* » C'est un cortège qui n'a pas dû passer inaperçu...

FAMILLE JURASSIENNE

Voici la petite famille jurassienne de Patrick Gougeon : « *Jeanie, sur Triumph T150 Trident, aimerait rouler dès l'an prochain sur une Yamaha 125 RD. Et Ronan, sur ma première restauration, une Motoconfort C45S de 1953, rêve à quelque chose de plus performant. Quant au chien Oleg, un side Oural le comblerait.* » Bref, il y a encore du pain sur la planche pour préparer toutes ces futures montures...

VOUS AUSSI !

Profitez des pages "Portraits" pour présenter votre machine dans *Moto Légende*. Il suffit de nous faire parvenir quelques photos de vous et votre (ou vos) moto (avec nom et adresse au dos des clichés). N'hésitez pas à faire participer vos proches, et accompagnez le tout de quelques lignes où vous nous faites partager la passion qui vous lie à la moto !

Moto Légende, "Galerie de Portraits", BP 411, 77309 Fontainebleau Cedex.

L'ABONNEMENT SIMPLE

1 an - 11 numéros

17% de réduction

41 €* au lieu de ~~49,50 €~~

Soit 2 mois de lecture gratuite

MOTO LEGENDE
BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner avec votre règlement à *Moto Légende*
Service Abonnements - BP 420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Oui, je m'abonne à *Moto Légende* pour

☐ **1 an, 41 €** au lieu de 49,50 €
☐ **1 an,** étranger : **49 €**

☐ **2 ans, 77 €** au lieu de 99 €
☐ **2 ans,** étranger : **92 €**

Ci-joint mon règlement par :
☐ chèque bancaire ou postal
☐ carte bancaire

N° de la carte |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Expire fin |_|_|_|_|

Date : ..... Signature (obligatoire) :

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

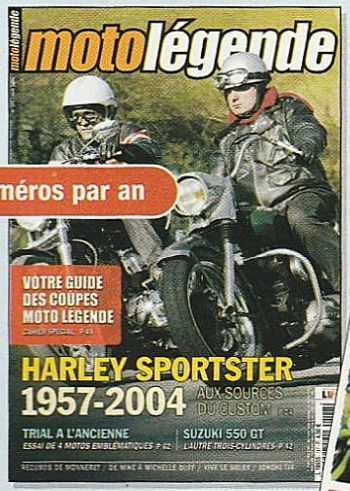
Code postal ..... **Ville** .....

Tél. .....

Offre valable jusqu'au 31/08/04. Dom Tom et envois par avion, nous consulter au 01 60 71 55 88.
Pour la Suisse, contactez EDIGROUP au : + 41 22 860 84 01
Adresse : Case postale 393 - CH - 1225 CHENE-BOURG

APL2

L'ABONNEMENT DUO



11 numéros par an

25% de réduction

22 numéros par an

73 €* au lieu de ~~97,90 €~~

EN CADEAU, *pour tout abonnement couplé à LA VIE DE LA MOTO + MOTO LEGENDE, recevez un sac à dos motolégende*

**économie réalisée sur le prix de vente au numéro*

MOTO LEGENDE + LA VIE DE LA MOTO
BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner avec votre règlement à *Moto Légende*
Service Abonnements - BP 420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Oui, je m'abonne à *Moto Légende + La Vie de la Moto*

☐ **1 an,** soit 11 numéros de *Moto Légende*
+ 22 numéros de *La Vie de la Moto*
pour **73 €** au lieu de 97,90 €
☐ **1 an,** étranger : **99 €**

☐ **2 ans,** soit 22 numéros de *Moto Légende*
+ 44 numéros de *La Vie de la Moto*
pour **134 €** au lieu de 195,80 €.
☐ **2 ans,** étranger : **185 €**

☐ **EN CADEAU, je reçois un sac à dos MOTO LÉGENDE**

Ci-joint mon règlement par :
☐ chèque bancaire ou postal
☐ carte bancaire

N° de la carte |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Expire fin |_|_|_|_|

Date : ..... Signature (obligatoire) :

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

Code postal ..... **Ville** .....

Tél. .....

Offre valable jusqu'au 31/08/04. Dom Tom et envois par avion, nous consulter au 01 60 71 55 88.
Pour la Suisse, contactez EDIGROUP au : + 41 22 860 84 01
Adresse : Case postale 393 - CH - 1225 CHENE-BOURG

APL3

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

Miniature GT 750

Minichamps a enfin pensé aux adeptes de la Suzuki GT 750 avec une maquette au 1/12e en métal, fidèle au modèle original jusqu'aux câbles. Prix : 79,95 + 12,20 € de port par Chronopost.
Email : www.danhausen.d ; Internet : www.danhausen.de

RMT

Pour son n° 133, la Revue Moto Technique se consacre aux Honda VFR 800 V-Tec (2002 à 2004) et aux Suzuki RV 125 Van Van (2003-2004) avec tout ce qui fait la richesse de ces volumes : caractéristiques techniques, entretien, vues fantômes, coupes et éclatés moteur... Prix : 22,95 €.
ETAI, tél. 01 45 48 15 14, www.etai.fr - librairie@etai.fr

Casques Caberg

Caberg fait fort avec la série Legend, un intégral possédant toutes les nouvelles technologies : intérieur en Cool Man, visière anti-rayures, double ventilation, meilleure pénétration dans l'air... avec un design bicolore. Coloris : rouge, bleu, jaune, gris/noir, noir mat/beige. Du XS au XL. Prix : 130 €.
Gapp, tél. 04 42 98 11 67, e-mail : cabergfrance@wanadoo.fr

Pull Guzzi

Parmi la superbe ligne de vêtements de Moto Guzzi, le pull-over "Rowing Jumper" s'inspire des anciennes couleurs de l'écurie de course de Mandello del Lario. 100 % coton. Uniquement en beige. Du S au XXL. Prix : 84 €.
Concessionnaires Moto Guzzi, Internet : www.motoguzzi.it

Sacoches Shad

Même si c'est la rentrée et que la route des vacances est finie, des sacoches sont toujours utiles. Shad propose des sacs à dos valises cavalières de 23 à 46 litres à des prix très concurrentiels : de 35,76 à 87,62 €.
Shad, tél. (00 34) 93 579 58 68.

Additif Holt

Parmi les différents substituts du plomb que l'on trouve dans la grande distribution, Redex de Holt Lloyds (250 ml) peut traiter jusqu'à 250 litres de carburant. En revanche, à éviter sur les motos équipées d'un pot catalytique et les deux-temps. Prix indicatif : 6 €.

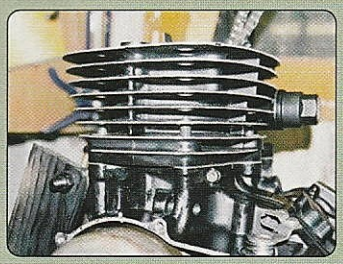
Blousons Avirex

Après 10 ans d'absence en Europe, la fameuse marque Avirex USA revient en force avec plusieurs blousons en cuir, inspirés par ceux des aviateurs américains de la Seconde Guerre mondiale : Bombardier, Flight Jacket...
Pour le classique Bombardier B3, marron ou noir, comptez 750 €, tandis que pour le Flight Jacket Top Gun patché ce sera 469 €. Tailles : 2S à 4XL.
Points de vente, tél. 01 42 51 40 10, www.avirex.biz

pierre.bontemps@lva.fr

perso.wanadoo.fr/entree/xt500

Le site du mois



C'est Yannick Jardin, lecteur de Moto Légende, qui m'a envoyé l'adresse du site de Marc Dorgnon, entièrement dédié à la restauration de sa Yamaha 500 XT. Qu'il en soit ici remercié car il m'a par ce biais offert plusieurs heures de pur plaisir motocycliste. Alors qu'habituellement, je ne passe que quelques minutes sur chaque site qui m'est proposé, rentabilité oblige... cette fois, c'est tout un après-midi que j'ai consacré à ce seul site tant il est intéressant, voire passionnant. Marc y détaille la restauration de sa Yam' XT. Chaque journée de travail est résumée avec force commentaires et de nombreuses illustrations. C'est simple, on se prend très rapidement au jeu, on n'est plus devant son écran mais à l'atelier, à côté de Marc. Même si les travaux sont bien avancés, la restauration n'est pas encore terminée et il y aura encore de nombreuses mises à jour avant le premier coup de kick. Tant mieux est-on tenté de dire... Et puis, si vous voulez encourager Marc dans son projet, n'hésitez pas à lui mailler quelques mots sympathiques ; ça fait toujours plaisir.
Inutile de préciser que tous les fans de la XT seront comblés par ces nombreuses pages Web...

Quoi de neuf

www.daniel-lesmotos.com
Simplement les souvenirs d'un motard comme vous et moi, qui se partage entre motos modernes et anciennes.

www.GoldUniForum.com
Un forum entièrement dédié aux Honda Goldwing pour poser toutes les questions qui vous passent par la tête au sujet de la plus célèbre des "Mautomobiles".

illmvollard.monsite.wanadoo.fr
Marc Vollard, dessinateur et illustrateur dont nous avons récemment parlé (ML 147) a désormais son site où vous pouvez admirer ses œuvres motocyclistes.

www.foundationoborn.org/foundation/index.html
Le site Foundation O'Born vous propose des photos de circuits disparus ou en voie de disparition et vous invite à signer une pétition contre la fermeture de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

natzo.com/photos/thumbnails.php?album=17
Dany a fait un tour au Classic British & European Motorcycles Show qui a eu lieu près de Washington DC aux USA le week-end de l'Ascension. Il a décidé de partager ses photos avec vous.

NOS ARTICLES SUR LE NET

Voici quelques sites qui permettent d'approfondir les sujets de ce numéro

MOTO GUZZI V35 ET V50

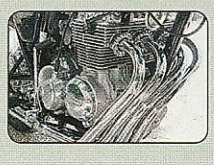
perso.wanadoo.fr/smalltwins
"Small Twins" est un site perso sur les petites Guzzi. Et même si sa présentation n'est pas parfaite, vous y trouverez des tas d'informations et d'illustrations sur les "petites" Guzzi.

CHRISTIAN SARRON

xjr1300.ifrance.com/xjr1300/SARRON.html
Une page toute simple qui permet de se remémorer l'essentiel de la carrière du premier champion du monde français en 250 cm³.

HONDA CB 400 FOUR

www.cerclefrancojaponais.com/vos_restos/h_cb400four/resto_cb400_four.htm
Pascal vient de restaurer sa Honda CB 400 Four et nous fait profiter de son expérience sur cette page sur Cercle Franco-Japonais.



PEUGEOT 356 TB

membres.lycos.fr/mtclion/index.htm
Lorsque l'on s'intéresse aux anciennes motos Peugeot, un site vient immédiatement à l'esprit, celui du Moto-Club du Lion, tant il est riche et bien complet.

AJS BIG PORT

www.gsd-test2.co.uk/Default.asp
"jampot.com" est le site incontournable pour tout amateur d'AJS et de Matchless. Et s'il est loin d'être un modèle de présentation, sa richesse vous fera pardonner ce "détail" et le fait qu'il est en anglais.

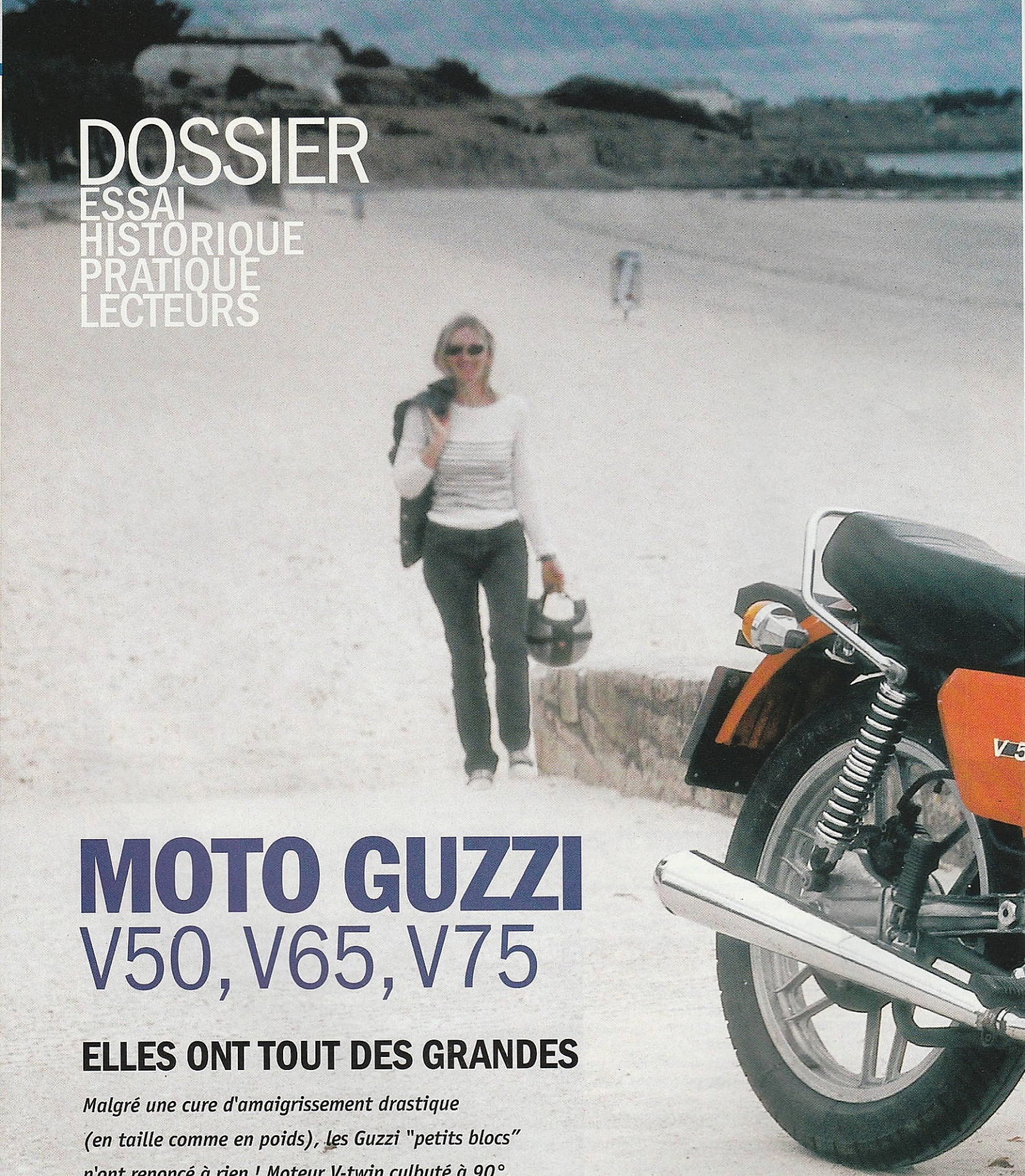
DERNY

www.dernysportuk.com
Saviez-vous que les courses cyclistes derrière Derny étaient toujours d'actualité et que les Derny d'entraînement étaient toujours fabriqués ? Voici tous les détails...

Décalé

www.raycharles.com
soulmen.ifrance.com/soulmen/soulpage/charles.htm
Surnommé le "génie de la soul", Ray Charles est mort le 10 juin à l'âge de 73 ans des complications d'une maladie du foie. Il avait détrôné à la fin des années 40 le style religieux chanté dans les églises noires en le rythmant davantage. Il s'était ensuite éloigné du rythm'n blues des années 50 pour évoluer vers ce qu'on appellera ensuite la "soul", aux côtés de Sam Cooke. Imitant dans un premier temps Nat King Cole, il avait développé son style éraillé, immédiatement reconnaissable, tout comme sa façon de se balancer devant son piano.
Propulsé sur le devant de la scène par "I got a woman" (1954) et "What'd I say" (1959), le chanteur et compositeur avait enchaîné avec "Georgia on my mind" (1960), devenu l'hymne officiel de la Géorgie, son état natal, puis "Hit the road Jack" et "I can't stop loving you" (1961). Récompensé de 13 Grammys, Ray Charles venait de fêter son 10 000e concert.
Ray Charles Robinson était né le 23 septembre 1930 dans une famille pauvre. Devenu aveugle dans son enfance, puis orphelin à l'adolescence, il avait trouvé dans la musique "la force de survivre". Dans les années 1950, sa réussite est fulgurante. Il enchaîne les tubes, mêlant blues, jazz, rythm'n blues et pop, les interprétant sur toutes les scènes mondiales. Il s'était produit en public pour la dernière fois le 30 avril dernier à Los Angeles. Repose en paix "Genius"...

DOSSIER
ESSAI
HISTORIQUE
PRATIQUE
LECTEURS



MOTO GUZZI
V50, V65, V75

ELLES ONT TOUT DES GRANDES

Malgré une cure d'amaigrissement drastique (en taille comme en poids), les Guzzi "petits blocs" n'ont renoncé à rien ! Moteur V-twin culbuté à 90°, transmission secondaire par arbre... Les caractéristiques techniques qui définissaient leurs aînées sont toujours présentes sur ces Guzzi de la seconde génération, à découvrir dans ce dossier.

PAR MICHEL COTTEREAU

MOTO GUZZI

POUR	CONTRE
Maniabilité	Suspension arrière ferme
Entretien réduit	Couple moteur limité
Freinage sécurisant	Pas assez "macho" ?
Moteur sympathique	Finition sommaire

Basse et ramassée, la petite V50 est une jolie moto qui contraste avec le côté "pachyderme" de certaines grosses guzzi.

PLAISIR SANS PRÉTENTION

A sa sortie, la presse moto dans son ensemble la qualifiait de machine intelligente et Moto Journal la définissait comme l'une des plus révolutionnaires de sa génération. Pourtant, comme les modèles qui lui ont succédé, la Guzzi V50 est restée dans l'ombre de ses grandes sœurs 850 et 1 000 cm³. Faute d'être assez grosse ?

Une chose est certaine, ce n'est effectivement pas par son gabarit qu'une Guzzi V50 impressionnera les foules. Et sur ce plan, c'est encore pire aujourd'hui qu'hier. A l'heure ou la moindre 125 Custom bicylindre se donne des airs d'Harley Sportster, la Guzzi paraît bien frêle et soutient avec peine la comparaison. Mais attention, quand il s'agit d'ouvrir les gaz au feu vert, certains "bikers" en herbe ravalent vite leur arrogance. Car, si la "p'tite" Guzzi n'est pas un monstre de puissance, ses 45 ch lui permettent de faire preuve d'une belle vivacité. Le bicylindre, très docile, accepte sans humeur de repartir dès les bas régimes ; j'ai seulement remarqué qu'il vibrait un peu plus que le gros twin Guzzi auquel je suis habitué. Était-ce particulier à cette machine ? Quoi qu'il en soit, on sent vite que la plage de régime idéale de ce "petit bloc" se situe entre 4 000 et 6 000 tr/mn. A 4 500 tr/mn, la moto croise à 100 km/h avec aisance, prête à réagir à la moindre rotation de la poignée de gaz. Ses montées en régime sont alertes et les 140 km/h rapidement atteints.

Au guidon, l'impression qui prédomine est bien celle d'une Guzzi... en réduction. Une "vraie" Guzzi avec moins d'inertie moteur... et moins de coffre ! Si son couple n'est pas colossal, n'allez pas en déduire que la mécanique manque de caractère pour autant. Dès le lancement du moteur, les sensations sont là et bien là. Plusieurs lecteurs nous ont écrits pour nous dire que cette machine ne démarre facilement qu'à condition d'être parfaitement réglée (allumage et carburation). Ce devait être le cas de notre modèle d'essai puisqu'il ne s'est fait prier à aucun moment.

Toujours partante

A froid, un zeste de starter a suffi pour que les deux pistons s'animent immédiatement dans un bruit très sympathique. Seule précaution à prendre : posséder une batterie en bon état de charge puisque — comme sur les V-twins de la première génération — aucun kick n'est prévu pour voler à votre secours en cas de défaillance.

Modestes dans l'absolu, les performances du bicylindre s'avèrent suffisantes pour se plier à la plupart des utilisations, à l'exception peut-être de l'autoroute sur laquelle le moteur aura tendance à mouliner. Pour qui cherche un supplément de puissance, mieux vaut d'ailleurs s'orienter vers une 650 cm³, le meilleur compromis poids/puissance de la gamme de l'avis des spécialistes.

Sur cette V50, la posture très tourisme incite de toute façon à la sagesse. Le large guidon et la position en selle très basse sont un régal en ville, tout autant que la disponibilité du moteur. Les commodos, par contre, s'avèrent peu pratiques à

FICHE TECHNIQUE
MOTO GUZZI V50 II 1979

■ **MOTEUR** — Bicylindre en V culbuté de 490 cm³. 45 ch. SAE à 7 500 tr/mn. 2 carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm. Allumage électronique. Transmission primaire par pignons. Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à 5 rapports au pied gauche. Transmission secondaire par arbre et cardan.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre tubulaire double-berceau démontable. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante hydrauliques. Frein avant double-disque, arrière simple-disque avec freinage intégral. Pneu Av./Ar. : 3,25 x 18/3,50 x 18. 152 kg à sec pour environ 170 km/h.

utiliser. Il est difficile de commander le fonctionnement du clignotant gauche puis de l'éteindre sans allumer malencontreusement le clignotant droit. Autre défaut, la béquille latérale se révèle délicate à déplier. L'optique de phare, enfin, n'est pas fantastique et vous conduira à éviter de rouler de nuit.

L'embrayage, un poil ferme, n'attire pas de commentaire particulier mais la boîte de vitesses ne renie pas ses origines "Made in Mandello"... Malheureusement ! Dotée d'un verrouillage approximatif et d'une sélection plutôt lente, elle n'est pas avare en faux points morts tant qu'on n'en a pas acquis une complète maîtrise. Pour résoudre le problème, il faut veiller à bien décomposer et se montrer ferme avec le sélecteur. La transmission par arbre et cardan, à l'inverse, se fait totalement oublier. La machine ne "pompe" pas sur ses suspensions à l'accélération et ne manifeste aucune brutalité au rétrogradage.

Poids plume

Mais attardons-nous plutôt sur le vrai point fort de cette machine : sa maniabilité. La V50 déjoue les pièges de la circulation avec facilité et fait étalage de son agilité en permanence, aussi à l'aise sur route sinueuse que dans les encombrements urbains. Elle adore les routes secondaires et y enchaîner les courbes à son guidon est un véritable plaisir. Globalement, sa tenue de route s'avère excellente malgré quelques amorces de guidonnages sur revêtement dégradé. Il faut voir là deux conséquences directes, une fois encore, des choix de l'école "classique" italienne. Les suspensions fermes (surtout à l'arrière) garantissent une parfaite tenue de cap mais leur manque de débattement engendre des "coups de raquettes" sur le bosselé et induit des réactions dans la direction. Par contre, vu la position de conduite, le confort n'en souffre guère, en ce qui concerne le pilote tout du moins. Le freinage intégral cher à la marque constitue un autre argument de poids. Le couplage du disque avant droit avec le disque arrière se montre particulièrement efficace et offre un véritable sentiment de sécurité. Que le frein avant manque de mordant (à cause de sa liaison par câble jusqu'au maître-cylindre dissimulé à l'avant du réservoir) en devient secondaire.

Géraldine, la propriétaire de cette V50 "dans son jus" affichant moins de 20 000 km d'origine, ne tarit pas d'éloges sur sa monture : « *A part la corrosion insidieuse des échappements, je n'ai pas grand-chose à lui reprocher. Compacte, basse et légère, vive et précise, elle nécessite un entretien réduit et consomme très peu... C'est vraiment une moto idéale au quotidien et je serais bien en peine si je devais la remplacer.* » Souvent perçue, du fait de son gabarit, comme une moto "de fille", la V50 (et sa descendance) mérite à coup sûr d'être redécouverte, et pas seulement par la gent féminine ! ●

▲ ***Sa taille la rend bien sûr attractive pour les femmes et les petits gabarits.***

◀ ***Le tableau de bord est typique des italiennes des années 70, avec compteur et compte-tours intégrés en un bloc.***

FAMILLE NOMBREUSE

Pratique courante dans le secteur automobile, les Guzzi "petits blocs" ont été étudiées dès leur origine pour être déclinées dans diverses versions et cylindrées. Un objectif pleinement atteint à en juger par la quarantaine de modèles produits, de 350 à 750 cm³ !

Quand Alejandro De Tomaso devient le nouveau patron de Moto Guzzi en 1973, il décide d'investir le marché des moyennes cylindrées afin d'augmenter sensiblement la production de l'usine. Dans un premier temps, il s'égare avec des copies de quatre-cylindres japonais mais, dès 1975, il décide de renouer avec une image plus traditionnelle de la marque : le V-twin. Il charge alors Lino Tonti de concevoir un bicylindre en V pouvant être produit en grande série, dans diverses cylindrées, et à coût attractif.

L'ingénieur ressort des cartons un projet qui avait donné jour en 1972 à un prototype de 350 cm³, logé dans un cadre de V7 Sport. Il le modifie en fonction de l'évolution des techniques, des critiques apportées aux "gros blocs", et avec le souci permanent de permettre une automatisation de la production, seule garante de volumes de production élevés.

Les machines (350 et 500 cm³) sont dévoilées en septembre au salon de Cologne sous le nom de V35 et V50. Elles apparaissent sur le marché l'année suivante.

Tout en réutilisant largement les techniques déjà employées par la marque, les nouvelles venues innovent sur pas mal de points. Le cadre, copié sur celui de leurs aînées (avec une partie inférieure démontable), dispose ainsi d'un bras oscillant en alliage léger directement ancré sur le carter de boîte (comme sur le racer V8 !). Le moteur, premier de la marque à arborer des formes anguleuses, inaugure des culasses plates (type Heron) à soupapes parallèles, plus économiques à produire, avec des pistons concaves qui font office de chambres de combustion. Le rendement n'est pas mauvais pour autant puisque la V35 développe 33,6 ch à 8 000 tr/mn et la V50 45 ch à 7 500 tr/mn. Autres nouveautés, le carter-moteur s'ouvre selon un plan de joint horizontal et le filtre à huile est accessible sans démontage du carter inférieur. L'embrayage monodisque à sec est à diaphragme et la boîte renferme des pignons à taille droite.

Tour de force

Ce qui frappe surtout les observateurs, c'est la formidable compacité de ces machines. La V50 possède le gabarit d'une 250 cm³ japonaise et pèse 152 kg, soit 49 kg de moins qu'une 500 CX Honda. Une prouesse pour une moto à transmission acatène !

Les premiers essais confirment leurs qualités (maniabilité, freinage, tenue de route) et l'accueil de la presse spécialisée est excellent. Malgré cela, les débuts sont difficiles. A Mandello, la place manque et rend l'industrialisation problématique. Disponibilité et prix de revient s'en ressentent. Il faut attendre le transfert de la fabrication au sein de l'usine Innocenti de Milan, à l'été 80, pour qu'une production plus automatisée (et plus massive) se mette en place.

Dans l'intervalle, quelques défauts de jeunesse (joints, finition) se font jour. Ils sont corrigés partiellement sur la V50 II de 1979 et plus encore sur la V50 III qui sort de la nouvelle usine à compter de juin 1980. Plus cossue, la troisième version inaugure une transmission améliorée, des silencieux double paroi, une selle verrouillable, etc. Sa puissance progresse également de 2 ch tandis qu'on note le retour à un allumage à rupteurs suite aux soucis rencontrés avec l'allumage électronique Bosch. Parallèlement, une baisse de tarif en fait la 500 cm³ la moins chère sur le marché français !

En 350, un modèle correspondant, la V35 II, bénéficie du même style d'améliorations et développe maintenant 35 ch.

Comme il fallait s'y attendre, la marque s'emploie aussi à donner naissance à une branche sportive. La première à apparaître sur ce créneau est une 350 Imola dévoilée au salon de Milan 1979, suivie par une 500 Monza au salon de Bologne 1980. Si les deux bénéficient d'un habillage spécifique façon Le Mans, il faut reconnaître que le gain en performances reste modeste.

650 et quatre-soupapes

Une déclinaison 650 cm³ (V65) est ensuite introduite au salon de Milan 1981. Tout en conservant les qualités du modèle

▼ **1981-1985 : V50 III**
A sa sortie, c'est la moins chère des 500 cm³ sur le marché français. Ce qui ne l'empêche pas de bénéficier de nombreuses améliorations de détail par rapport à la V50 II.

▲ **1980-1985 : V35 II**
Bien que qualifiée de deuxième série, la V35 II bénéficie des mêmes améliorations que la V50 III. Comme elle, sa puissance augmente de 2 ch.

▼ **1979-1983 : V35 Imola**
Esthétiquement la V35 Imola est identique à la V50 Monza, les deux sportives de la gamme de l'époque. Mais ne nous y trompons pas, les performances ne sont guère différentes de celles des modèles de base.

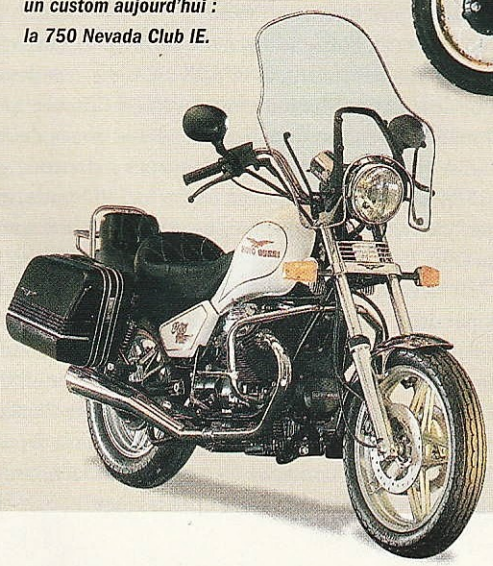
▼ **1982-1987 : V65 SP**
La V65 SP devient la GT de la gamme "petits blocs". Pour cela, elle est dotée d'un carénage intégral en trois parties dans l'esprit de celui de la 1000 SP.

▼ **1985-1986 : V75**
L'escalade à la cylindrée continue avec les 750 cm³. Malheureusement, cette mécanique à quatre soupapes par cylindre est loin d'être une réussite sur le plan de la fiabilité, ce qui poussera Guzzi à revenir à des culasses à deux soupapes.

▲ **1982-1987 : V65**
Le moteur 650 cm³ de la V65 apporte à la gamme le punch qui lui manquait. De l'avis général, cette mécanique est la plus réussie des "petits blocs" Guzzi.

▼ **1986-1995 : V65 Florida**
Commercialisée pendant 10 ans, la V65 Florida est le best seller de la gamme qui comporte toujours un custom aujourd'hui : la 750 Nevada Club IE.

▼ **1990-1992 : 750 Targa**
Intelligemment, sur la 750 Targa, les ingénieurs renoncent aux roues de 16 pouces et aux culasses à quatre soupapes mais ils conservent l'habillage de la V65 Lario avec cependant un carénage spécifique.



▲ **1987-1995 : 650 NTX**
Dès 1984, avec la V65 TT, Guzzi décline son "petit bloc" en version tout-terrain. La 650 NTX en est une évolution logique.

CONFIDENTIELLES

La famille des "petits blocs" s'est montrée très généreuse en prototypes et autres machines à diffusion restreinte.
Hormis le prototype de 1972 évoqué par ailleurs, nous pouvons citer les V40 Targa ou Capri réservées à des marchés spécifiques, les V65 Baïa et V75 Duna, deux prototypes TT dévoilés au salon de Milan 1985, ou encore la 350 Falco, superbe prototype à double-arbre à cames en tête, cadre de section carré et habillage intégral, présentée en 1987. Mais c'est bien le roadster Ippogriffo, symbole du renouveau au salon 1997, qui a laissé le plus de regrets. Doté d'un 750 deux-soupapes à culasses hémisphériques alimenté par injection (58 ch à 7 200 tr/mn) et d'une partie-cycle à mono-amortisseur arrière, il n'a malheureusement jamais franchi le cap de la commercialisation en raison d'un coût de production jugé excessif.

TOUS LES MODÈLES

MODÈLES	COMMERCIALISATION
V35	1977-1979
V35 Imola	1979-1983
V35 II	1980-1985
V35 C	1982-1986
V35 TT	1984-1986
V35 Imola II	1984-1989
V35 III	1985-1990
V35 Florida	1986-1992
V35 NTX	1987-1992
Trentacinque GT	1987-1993
350 Nevada	1992-1994
350 Nevada NT	1994-1998
350 Nevada club	1998-
V50	1977-1979
V50 II	1979-1980
V50 Monza	1980-1984
V50 III	1981-1985
V50 C	1982-1985
V50 Monza II	1984-1989
V65	1982-1987
V65 SP	1982-1987
V65 C	1983-1986
V65 TT	1984-1986
V65 Lario	1984-1989
V65 Florida	1986-1995
Sessantacinque GT	1987-1993
V65 NTX	1987-1995
V75	1985-1986
V75 NTX	1986-1993
750 Nevada	1989-1994
V75 SP	1989-1996
750 Targa	1990-1992
750 Strada	1994-1996
750 Nevada NT	1994-1997
750 Nevada Club	1998-2004
V75 Breva	2003-
750 Nevada Club IE	2004-

initial, cette cylindrée confère au "petit bloc" un punch (52 ch à 7 000 tr/mn) qui lui faisait défaut. Pour la produire, De Tomaso fait appel aux différentes usines du groupe : Milan pour les moteurs, Modène pour les cadres et Pesaro pour l'assemblage. Proposée dès l'origine dans une version V65 SP, elle est dotée dans ce cas d'un carénage grand tourisme en trois parties calqué sur celui de la 1000 SP.

En vue de 1982, une nouvelle tendance se dessine : le custom. Comme la CX Honda deux ans plus tôt, V35 et V50 puis V65 (à partir de 1983) cèdent à la mode du réservoir goutte d'eau, guidon cornes de vache, selle double-étage, roue arrière 16 pouces, la panoplie étant complétée d'accessoires empruntés aux autres modèles de la marque.

La marque ne délaisse pas ses modèles sportifs pour autant. Au contraire. Au salon de Milan 1983, elle dévoile de nouveaux modèles coiffés de culasses à quatre soupapes avec chambre en toit et bougie centrale. Très réussies esthétiquement, la V35 Imola II, la V50 Monza II et la V65 Lario (qui développe 60 ch à 7 800 tr/mn !) partagent la même silhouette "anguleuse" incluant spoiler et tête de fourche. Malheureusement leurs moteurs connaîtront vite de graves problèmes de distribution qui entacheront fortement leur réputation, d'autant que leur tenue de route souffrira également de l'adoption de roues de 16 pouces.

Un dernier modèle à quatre soupapes de 743,9 cm³ de cylindrée est commercialisé en 1985. Sous son habillage tourisme, la V75 revendique la plus forte puissance de la gamme (65 ch à 7 200 tr/mn). Dotée d'un moteur redimensionné, d'un nouvel allumage électronique, elle souffrira pourtant des mêmes maux et en reviendra aux culasses à deux soupapes deux ans plus tard.

Mini-California

Appelée à davantage de succès, la Florida (en 350 et 650 cm³) fait son apparition en 1986 pour succéder aux modèles Custom. Elle bénéficie d'un nouvel habillage avec réservoir goutte d'eau et propose pare-brise et sacoches.

A l'automne 1987, la gamme s'élargit avec la mise sur le marché de deux "roadsters", la Trentacinque GT (350 cm³) et la Sessantacinque GT (650 cm³). Comme évoqué plus haut, la marque propose ensuite des motorisations 750 deux soupapes, d'abord sur une machine de tout-terrain puis sur deux routières de genres très différents présentées au salon de Milan 1989. D'un côté, une machine d'orientation grand tourisme inspirée de la 1000 SP3, la V75 SP, de l'autre, une version "relookée" de la Florida 650, la 750 Nevada (dont une déclinaison 350 suivra en 1992).

Un an plus tard, l'offre se diversifie encore avec l'arrivée d'un nouveau modèle sportif, la V75 Targa. Celle-ci endosse le costume de la Lario (avec toutefois une tête de fourche spécifique) mais elle renonce intelligemment aux roues de 16 pouces ainsi qu'aux culasses quatre-soupapes si décriées.

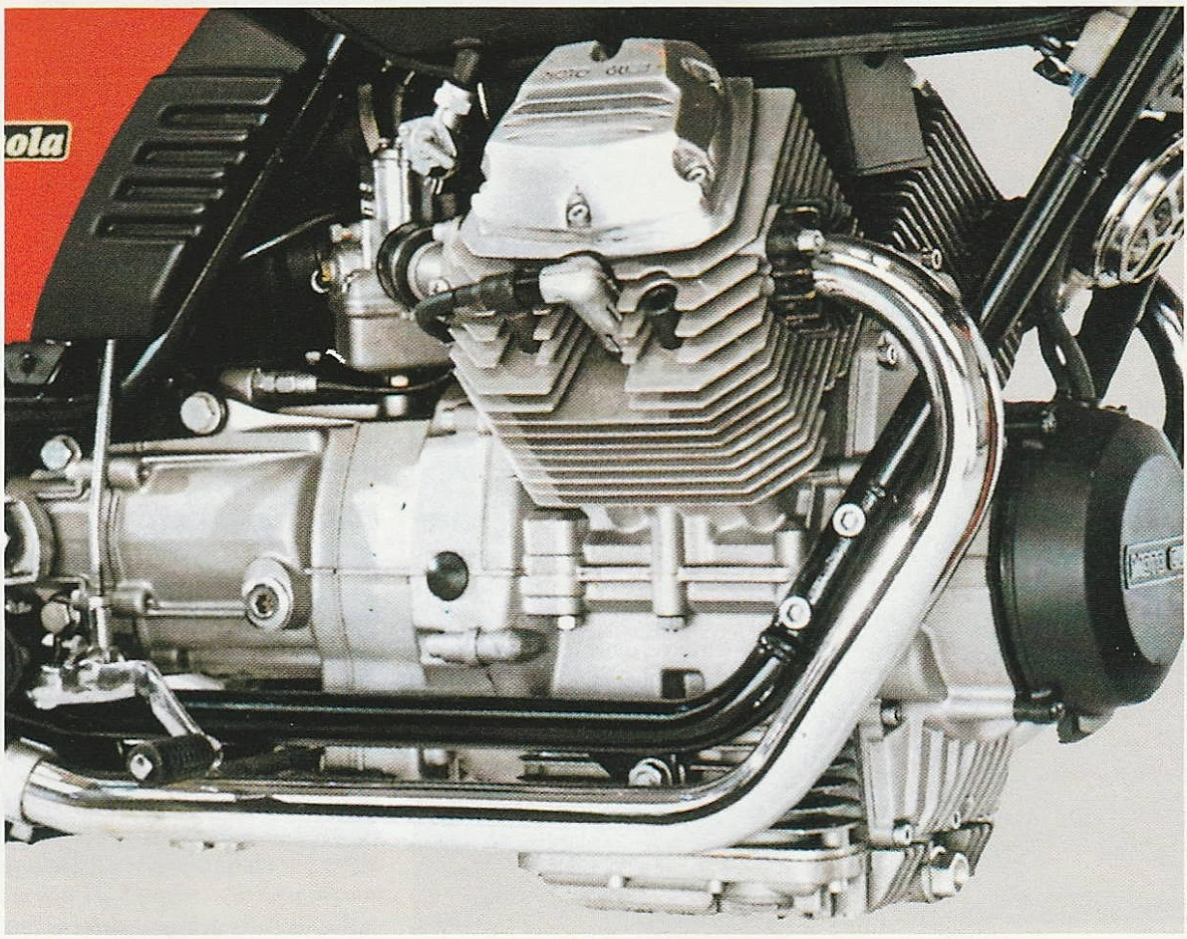
En 1994, ce moteur équipe également la 750 Strada, un "roadster" de facture classique qui succède ainsi à la Sessantacinque GT.

La 750 Nevada, quant à elle, poursuit son bonhomme de chemin, par deux fois remise au goût du jour. Elle prend ainsi l'appellation NT à compter de 1994, puis devient Nevada Club, dotée d'un allumage Marelli Digiplex à partir de 1998.

Et l'histoire continue. La Nevada vient d'adopter l'injection électronique tandis que la Breva, qui en bénéficie depuis sa naissance en 2003, constitue à ce jour la dernière vraie nouveauté de cette longue lignée de "petits blocs". ●

AFFAIRES À FAIRE

Deux à trois fois moins chères que les gros V-twins de la marque, les Guzzi "petits blocs" sont parmi les plus accessibles des motos classiques "de caractère". Et si elles ne possèdent pas l'aura de leurs aînées, elles n'en constituent pas moins une excellente manière d'intégrer la famille !



▶ ***A l'exception des modèles à quatre soupapes, les "petits blocs" Guzzi s'avèrent fiables. De plus leur entretien est facile et ils ne coûtent pas cher à l'achat comme à l'usage. Tout ceci compense largement leur manque d'image par rapport aux gros twins de la marque.***

Pas solide un "petit bloc" ? Didier, l'un des lecteurs qui nous a écrit pour ce dossier, totalise 105 000 km au guidon de sa V50 première version, seulement entrecoupés de quelques câbles (embrayage, compteur, compte-tours) et des habituels désagréments électriques (contacteurs). Pas la moindre casse mécanique, juste une segmentation et un rodage de soupapes vers 50.000 km.

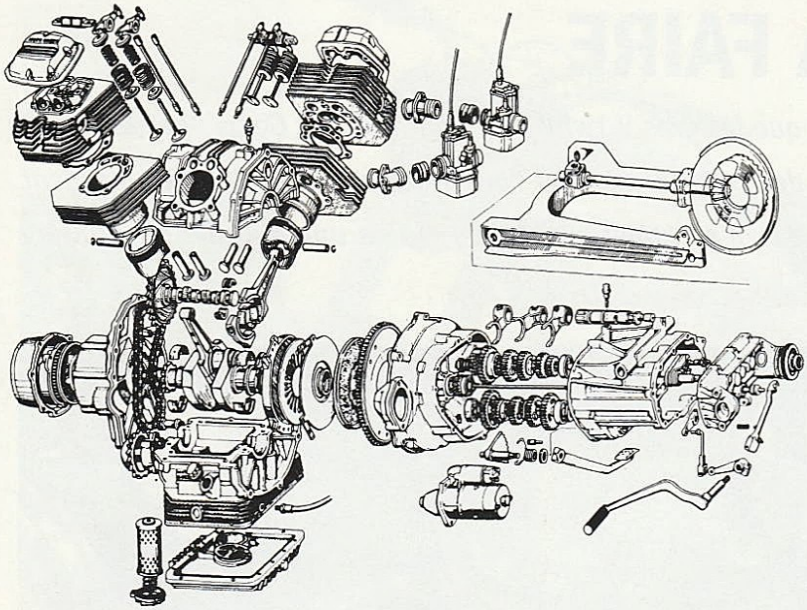
Un autre revendique 82 500 km de bons et loyaux services sans jamais avoir ouvert le moteur et il vient juste de changer son croisillon de cardan. Enfin, Fabien, le webmaster du site consacré aux "Small Twins", se révèle également très satisfait de l'endurance de ses machines : « *les V65 et V75 que je possède ne me causent pas de soucis particuliers et se contentent d'un entretien régulier. Ma V65 affiche maintenant 100 000 km au compteur et elle commence seulement à être fatiguée* » nous a t il confié.

A l'inverse, il faut reconnaître que beaucoup de ces machines ont souffert en début de carrière de problèmes causés, non par les techniques employées, mais par un manque de contrôle et un suivi qualité défaillant au sein de l'usine.

J.-C. Lombard, chef d'atelier du service technique de l'importateur de l'époque se souvient : « *Les joints spy et autres étaient de mauvaise qualité. Nous devions pratiquer des rayures sur les plans de joints de culasses afin de faciliter l'incrustation des joints et d'éviter les fuites à ce niveau. Il fallait aussi vérifier la courbe d'avance des allumages électroniques car certains étaient montés de sorte qu'ils donnaient du retard à la montée en régime ! Nous rencontrions aussi régulièrement un problème de sélection des vitesses en raison du mauvais ajustement d'une plaquette vissée à l'intérieur du carter qui venait bloquer le barillet. Mais le summum, c'est d'avoir vu arriver d'Italie une livraison de V50 montées... avec des embiellages de 350 !* »

Lourd passif

Les modèles quatre-soupapes héritent d'un passif encore plus lourd et traînent une réputation de fragilité... totalement justifiée. Sur la plupart de ces machines en effet, l'une des soupapes tirait sa révérence entre 20 et 50 000 km, endommageant gravement piston et culasse tandis que l'arbre



▲ *Si l'architecture générale des "petits blocs" est assez semblable à celle des plus gros moteurs Guzzi, ils diffèrent cependant par de nombreux détails comme le carter central à plan de joint horizontal, les soupapes parallèles ou les pistons à calotte creusée.*

à cames souffrait fréquemment d'un mauvais traitement. Toutefois, Moto Passion 35 et Techniprofil ont trouvé depuis une solution pour les fiabiliser : adoucir le profil de l'ACT et rectifier les ressorts de soupapes afin de les rendre plus souples.

Aujourd'hui, soucis de prime jeunesse oubliés, les vérifications qui s'imposent sur les "petits blocs" dans leur ensemble se résument à trois points essentiels :

D'abord, déposez le bras oscillant tous les 20 000-30 000 km pour vérifier l'absence de jeu du cardan. L'endurance du croisillon lui-même n'est pas en cause mais, en cas de casse, il entraîne systématiquement la rupture du cul de boîte (élément difficile à trouver d'occasion) assortie, au pire, d'une chute du pilote. Au remontage, attention de ne pas serrer excessivement le bras oscillant. Il est monté sur des roulements à billes qui ne sont pas étudiés pour subir une contrainte latérale.

Surveillez également le jeu aux soupapes régulièrement. Certaines soupapes s'allongent avec l'âge (avant de casser !), ce que met en évidence la variation continuelle du jeu.

Réservez enfin une bonne dose d'énergie au circuit électrique. Stator d'alternateur, régulateur, câbles électriques mal protégés, gaines trop courtes, cosses de masses défaillantes... Les sources de pannes sont multiples. Contrôlez en priorité la parfaite mise à la masse du boîtier d'allumage électronique et vérifiez l'état des supports fusibles (absence de jeu dans les cosses). Usez et abusez du WD40 et de la bombe à contacts.

A l'achat

Il est possible de dénicher une moto roulante dès 400 € et le prix d'une machine en bon état s'établit dans une fourchette de 800 à 1 500 € environ. Comme toujours, les versions sportives bénéficient d'une cote d'amour supérieure, à l'exception des modèles quatre-soupapes.

Les 350 cm³, étudiées pour répondre à la réglementation spécifique italienne, sont assez logiquement plutôt rares sous nos cieux. Très souples et solides (car sous-motorisées), leurs moteurs manquent de coffre et autorisent difficilement le duo. On les cantonne de préférence à des trajets ville-banlieue.

Les 500 cm³ permettent d'envisager de grandes étapes plus sereinement et le 650 cm³ profite encore d'une allonge supplémentaire. Agréable à tous les régimes, il supplante même de l'avis des spécialistes le 750 cm³ deux-soupapes, son évolution longue course, qui possède plus de couple mais fait preuve de moins de brio dans les montées en régime.

Dans tous les cas, l'entretien est aisé (le réglage du jeu aux soupapes par vis et écrou est enfantin) sans qu'il soit nécessaire de recourir à des outils spéciaux. Les pièces détachées sont généralement peu coûteuses et leur disponibilité excellente. Enfin, l'accessibilité mécanique se révèle sans soucis... A une exception près. Sur beaucoup de modèles, la boîte à air située sous le réservoir complique singulièrement l'opération de dépose-repose du filtre à air. Il faut s'arranger pour faire bailler le couvercle de la boîte en faisant levier avec un outil large et peu agressif afin de parvenir à ôter et à remplacer le filtre. Dans les cas extrêmes, il est parfois plus simple de séparer partiellement le cadre du moteur pour réussir le travail sans risque d'y abandonner une ou deux phalanges.

LES TRUCS DES LECTEURS

- Les bobines Nippon Denso se trouvent facilement dans les casses moto car elles sont employées sur de nombreuses machines japonaises (ex. Suzuki 800 Intruder, réf.129700).
- Pour solutionner des problèmes de remontée d'huile dans la boîte à air, un lecteur a fait communiquer les deux orifices d'évacuation de l'huile d'origine en perçant la cloison interne et en a condamné un. L'orifice restant débite maintenant dans une durit unique qui refoule dans une petite bouteille transparente située sous le moteur.
- Le petit joint torique de montée d'huile vers les culbuteurs, légèrement plus gros que son logement, reste difficilement à sa place pendant qu'on descend le cylindre sur le carter. L'utilisation d'une pâte à joint cuivrée facilite son positionnement et il suffit alors, à l'aide d'une lampe, de vérifier qu'il ne se met pas en travers quand le cylindre arrive au contact. Si la pression sur le joint est identique sur tout son pourtour, il se comprime et rentre gentiment dans son logement.
- Au-delà du numéro de série 18909, il n'est plus possible de remplacer l'allumage Motoplat par un Dyna ou de revenir aux rupteurs car l'arbre à cames de ces modèles est plus court. Reste alors la solution d'un allumage Rita ou Piranha.
- Le niveau d'huile de pont doit être contrôlé bras oscillant à l'horizontale. Sur le NTX, le bras étant incliné vers le bas, il est conseillé de désaccoupler les amortisseurs pour effectuer cette opération.

LE SAVIEZ-VOUS ?

- Les toutes premières V35 et V50 disposaient de cylindres chromés, pas encore du traitement Nicasyl adopté par la suite.
- Dans la catégorie "p'tit bloc de prestige", Magni a commercialisé son modèle "Sfida" dans une version 400 cm³, essentiellement pour satisfaire son marché japonais.
- Un nouveau cadre, renforcé au niveau de la colonne de direction, a vu le jour avec la V75. Son utilisation a ensuite été étendue aux V65.

Un grand merci à Géraldine pour la mise à disposition de sa V50 personnelle et pour sa disponibilité, ainsi qu'à Jean-Claude Lombard et également aux membres de la liste de diffusion Guzzi (http://fr.groups.yahoo.com/group/guzzi) pour leur participation à l'ensemble de ce dossier.

BIBLIOGRAPHIE

■ MAGAZINES

Moto Légende n°112 et 123. **Moto 1** n° 89. **Moto Flash** n° 13. **Moto Journal** n° 281, 313, 351, 367, 403, 404, 500, 509, 561, 566, 655, 672, 708, 726, 742, 756, 779, 780, 797 et 822. **Moto Revue** n° 2327, 2360, 2410, 2435, 2658, 2675, 2677, 2773, 2777, 2801, 2823 et 2826. **Moto Verte** n° 131 et 157. **Revue Moto Technique** n° 45. (Bibliographie aimablement fournie par Rétro Doc Moto (05 46 99 57 28).

■ LIVRES

80 Years of Moto Guzzi Motorcycles (M. Colombo, ed. Giorgo Nada). **L'Histoire de Moto Guzzi 1921-1993** (C. Guislain, ed. Christian Guislain). **Motoscopie n° 2. Moto Guzzi, les V-Twins 1965-1993** (C. Guislain, ed. Gallet Imprimeur). **Moto Guzzi Twins** (M. Walker, ed Osprey).

BONNES ADRESSES

■ **Comptoir du Sud**, 45 cours Lieutaud, 13006 Marseille, tél. 04 91 94 22 11, fax 04 96 12 45 05.

■ **Rétro Doc Moto**, 11 rue Auguste Roux, 17300 Rochefort, tél/fax 05 46 99 57 28.

■ **La Boutique Italienne**, BP 27, 30600 Vauvert, tél. 04 66 88 75 26, fax 04 66 88 44 30.

■ **Moto Passion 35**, 34 bis rue Manoir de Sévigné, 35000 Rennes, tél. 02 99 14 01 00, fax 02 23 46 29 85.

■ **Scuderia Guzzi**, J. Christophe Duquait, 20 rue Jubault, 35480 Guipry. tél. 02 99 34 73 19 (club).

■ **EMP**, 74 route de Belley, 38490 Aoste, tél. 04 76 32 57 18, fax 04 76 32 54 30.

■ **Guzzi Lyon Motos**, 87 rue Masséna, 69006 Lyon, tél. 04 78 65 00 23.

■ **Motos Bergmann**, 7 rue de Zittersheim, 67290 Wingen-sur-Moder, tél. 03 88 89 75 06, fax 03 88 89 82 85.

■ **Techniprofil**, ZA La Noé, 72220 Laigné-en-Belin, tél. 02 43 42 47 17, fax 0243 42 47 14 (rectification d'arbres à cames).

■ **Moto Guzzi Club de France**, J.-P. Bourgery, 127 rue Falguière, 75015 Paris, tél. 06 85 56 37 82 (club).

■ **Languedoc Moto Renov**, Sarrazou, 81230 Lacaune, tél/fax 05 63 37 08 36.

■ **Sepa**, 13 rue de Clisson, 85500 Les Herbiers, tél. 02 51 91 07 22, fax 02 51 91 16 91.

■ **Moto Bel**, 85 rue Victor Hugo, 92300 Levallois-Perret, tél. 01 47 31 71 33, fax 01 47 31 26 28.

■ **Moto Guzzi France**, 7 allée des Grives ,Z.A Central Parc, 93420 Villepinte, tél. 01 41 51 11 90, fax 01 49 63 21 31 (importateur).

■ **L'Officina**, 2 rue du Docteur Roux, 95100 Argenteuil, tél/fax 01 39 81 45 83.

■ **Légendes**, 93 bd. Maurice Berteaux, 95110 Sannois, tél. 01 30 25 09 09, fax 01 30 25 18 13.

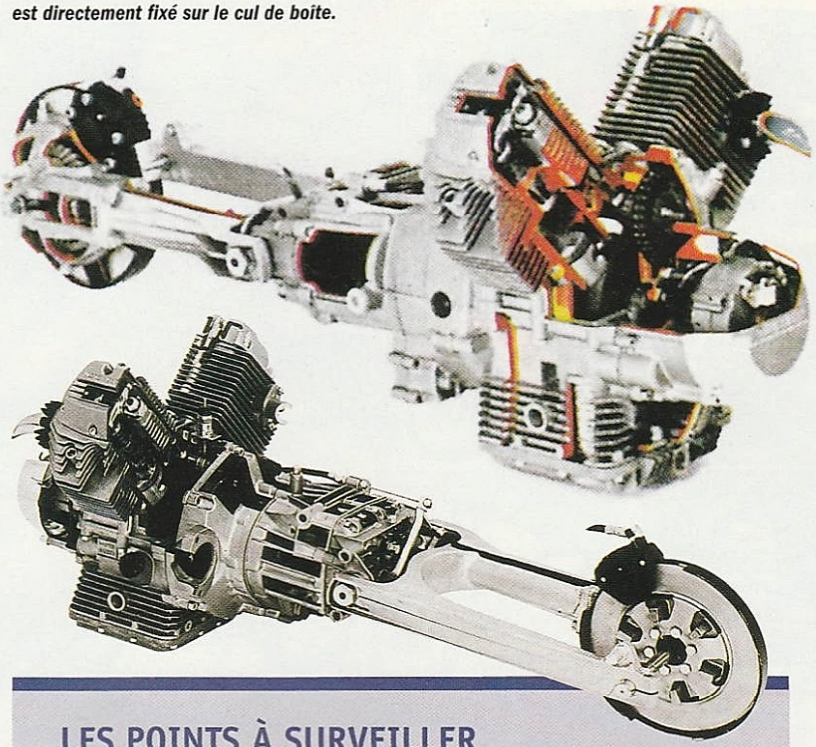
■ **GMB S.p.A**, via E.V. Parodi 57, Mandello del Lario (Co), Italie, tél. (00 39) 0341 709111, fax (00 39) 0341 709220 (usine, musée).

■ **Duilio Agostini**, Via Statale 60, Mandello del Lario (Co), Italie, tél. (00 39) 0341 735 448, fax (00 39) 0341 735 727.

Walter Valpolini, Via Petrarca 20, Mandello del Lario (Co), Italie, tél. (00 39) 0341 732 335, fax (00 39) 0341 733 625.

Luigi Stucchi, Via per Maggiana, 24/b, Mandello del Lario (Co), Italie, tél. (00 39) 0341 731 344.... et l'ensemble des concessionnaires Moto Guzzi.

▼ ***L'ensemble moteur, embrayage, boîte et transmission secondaire forme le même alignement que sur une V7 mais, différence notable, le bras oscillant en aluminium est directement fixé sur le cul de boite.***



LES POINTS À SURVEILLER

1 *Afin d'éviter l'achat d'une V50 à moteur V35 (ou inversement), vérifiez lors de l'achat, la concordance des numéros frappés sur la machine avec ceux qui sont portés sur la carte grise.*

2 *Procédez sans attendre à une inspection de tout le circuit électrique (fils, cosses, commodos), particulièrement sur les modèles les plus anciens.*

3 *Faites tourner le moteur. Une fumée bleue à l'échappement ou un manque de puissance trahissent souvent une usure prononcée du haut-moteur.*

4 *Contrôlez lors de l'essai que les rapports passent tous sans difficulté et que boîte et pont n'émettent pas de bruits suspects, révélateurs d'une usure avancée.*

5 *Contrôlez également le circuit de charge. Alternateur et régulateur sont sources de problèmes possibles.*

6 *Après essai, vérifiez l'absence de fuite au palier arrière ou en entrée de boîte en jetant un coup d'œil sous le moteur, au niveau de l'embrayage.*

7 *Assurez-vous périodiquement de l'absence de jeu du croisillon de cardan. Sa rupture casse systématiquement le cul de boîte et peut entraîner une chute.*

8 *Les câbles cassent assez rapidement. Joignez-en à votre trousse à outils ou remplacez-les de manière préventive.*

9 *Examinez l'état des manchons de carburateurs. Ils finissent par se craqueler (provoquant une prise d'air) et c'est indétectable au premier coup d'œil.*

10 *Effectuez une vidange régulière et remplacez le filtre à huile (facilement accessible !) à cette occasion.*

11 *Les ampoules de feu arrière grillent souvent en raison des vibrations. Préférez un montage sur silentblocs et, de manière générale, n'hésitez pas à utiliser des écrous Nylstop.*

Ils roulent sur Guzzi V35, V50, V65 et V75

Toutes les cylindrées de "petites Guzzi V-twins" sont représentées dans vos courriers, avec cependant une nette prédominance pour les 500 et 650, au détriment des 350, peu importées chez nous, et des 750, peut-être encore trop récentes.
Vos témoignages et avis nous ont été précieux pour réaliser ce dossier sur les petites Guzzi bicylindres. Loin des a priori qui tendent à les faire passer pour un sous produit de la marque, ces motos ont un vrai fan club et suscite la même passion que leurs grandes sœurs de cylindrées supérieures... et pour beaucoup moins cher.

Merci à Jarry (V35 II) (1), Mathieu Iltis (V35 Imola 1980) (2), Axel (V35 Imola 1981 (3) et V50 III 1981), Patrice Michelin (V50 1978) (4), Didier Poncet (V50 1978) (5), François Tanzy (V50 1979) (6), Eric Lamant (V50 III 1979) (7), Lukas Faoro (V50) (8), Frédéric Mauriès (V50 II 1982) (9), Christian Merlin (V50 II) (10), Marc Maisonneuve (V50 II) (11), Elisabeth Chandezon (V50 III 1981) (12), Didier Mettier (V50 III 1981) (13), Philippe Clauzon (V50 III 1981) (14), Jean-Pierre Couillard (V50 III 1982) (15), Gilbert Pradel (V50 III 1982), Robert Maisonnette (V50 III) (16), Frédéric Naveaux (V50 (17) et V65 Lario (18)), Jean-Jacques Dubreuil (V50 III (19) et V65 C 1986 (20)), Philippe Joseph (V50 (21), V50 II (22) et V65 TT (23)), Judith Clavier (V65 1983) (24), Gérard Boussion (V65 1984) (25), Claude Hennequin (V65) (26), Zacharie Boiteau (V65 GT 1980) (27), Jacques Philippe (V65 C) (28), Thierry Delucinge (V65 Lario 1985) (29), Fabrice Guidoni (650 SP) (30), Bernard Lebreau (V65 Florida) (31), Gérald Cunin (650 NTX) (32), Alain (650 NTX) (33), Jean-Claude Fusarelli (V75 1987) (34), et Jean-Claude Lombard, chef d'atelier de 1976 à 1981 au service technique et protos de la Seudem (importateur Guzzi de l'époque).

ABONNEZ-VOUS À

motolégende

1 AN (11 numéros)

41 €* seulement

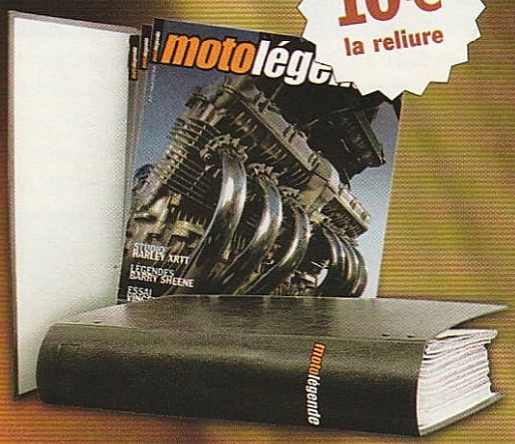
au lieu de ~~49,50 €~~

* FRANCE MÉTROPOLITAINE

Et économisez jusqu'à 50% sur vos petites annonces

CONSERVEZ VOTRE COLLECTION DE MOTO LÉGENDE DANS CES ÉLÉGANTES RELIURES

10€ la reliure



Chaque reliure permet de classer un an de parution de Moto Légende

BULLETIN D'ABONNEMENT À MOTO LÉGENDE (11 n°/an)

Abonnement	2 ans	1 an
France	☐ 77 €	☐ 41 €
Etranger*	☐ 92 €	☐ 49 €
Abonnement groupé Moto Légende + La Vie de la Moto		
France	☐ 134 €	☐ 73 €
Etranger*	☐ 185 €	☐ 99 €

**Pour la Suisse, contacter EDIGROUP SA,tél. +41 22 860 84 01, fax 022-3484482 e-mail : abonne@edigroup.ch, case postale 393-1225 CHENE-BOURG*

DOM et TOM : supplément envoi par avion, nous consulter.

☐ Je désire recevoir ..... reliure(s) Moto Légende à 10 € l'unité soit ..... €
Ci-joint mon règlement de ..... € par :

☐ chèque ou mandat à l'ordre de **Moto Légende**
(Eurochèque en euros pour l'étranger).

☐ Carte Visa n°

Signature obligatoire

date d'expiration | | | | |

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

.....

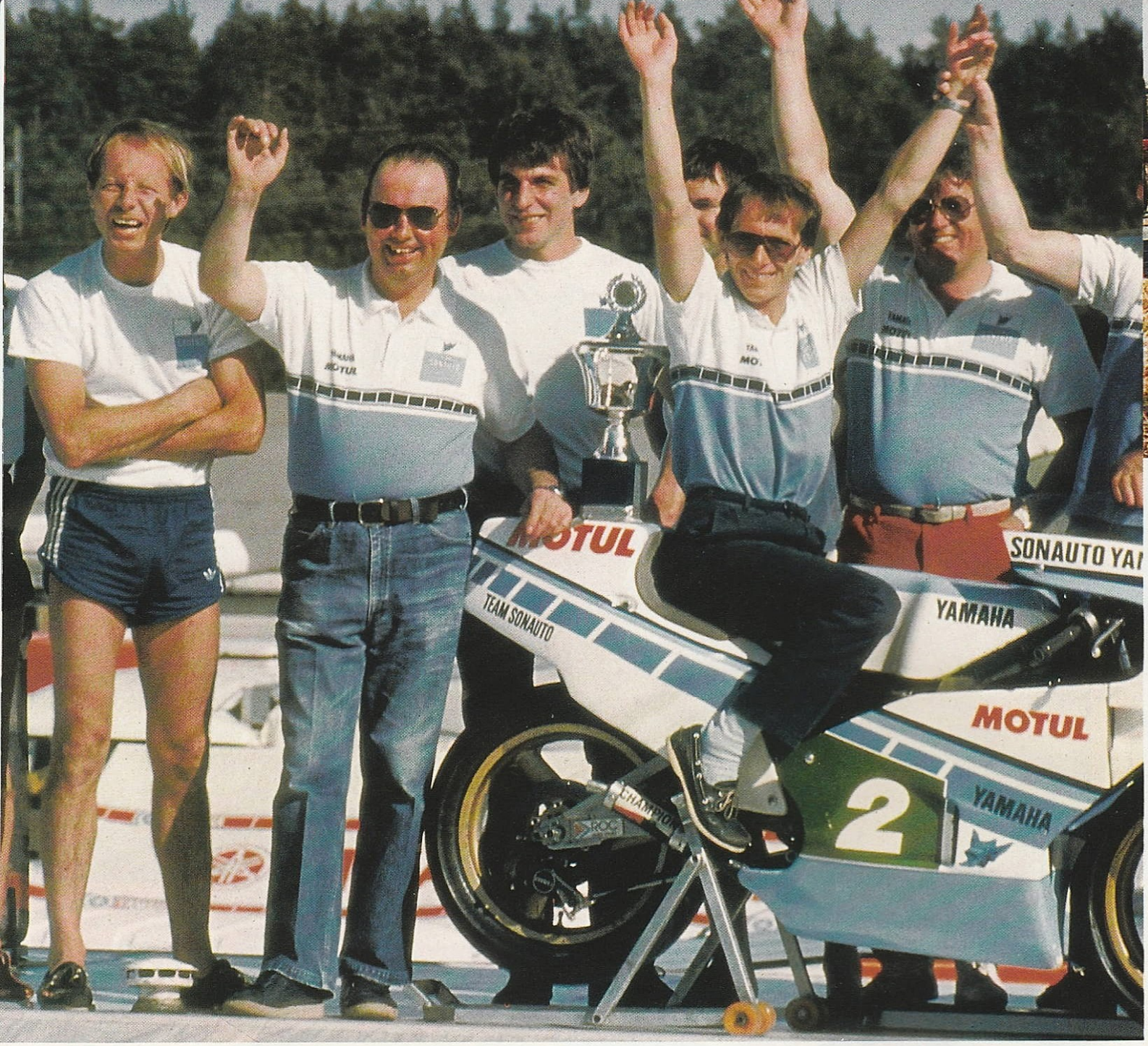
CP ..... Ville ..... Tél. .....

E-mail .....

Bulletin (à découper, photocopier ou recopier) à adresser à :
MOTO LEGENDE - BP 420 - 77309 Fontainebleau Cedex (France)

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

APL



Christian Sarron
CHAMPION DU MONDE

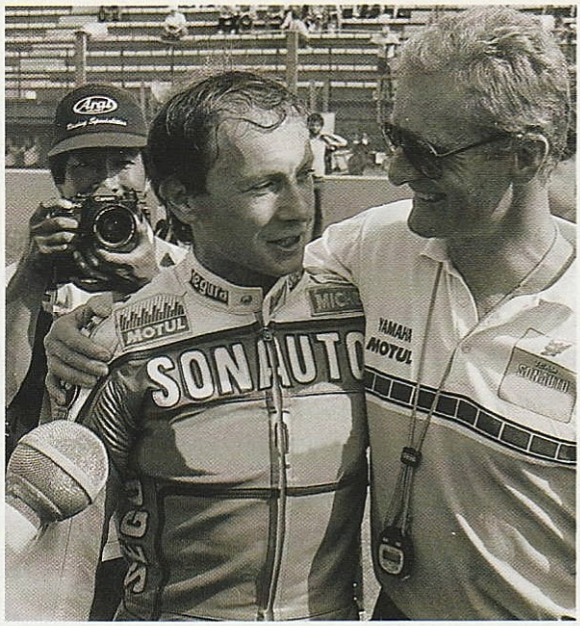
UN TITRE RELATIF

Il y a tout juste 20 ans, Christian Sarron remportait le titre mondial en 250 cm³ au guidon de la Yamaha du team Sonauto. Sommet théorique de sa carrière, cette performance n'est pourtant pas la plus noble à ses yeux.

Par Jacques Bussillet - photos archives Seita

◀ *Le Team Sonauto Yamaha fête le titre de Sarron à Anderstorp en juillet 1984. A la droite de Christian, Jacky Germain, à sa gauche Serge Rosset et Jean-Claude Olivier.*

La fidélité réciproque de Christian Sarron et Jean-Claude Olivier a permis la conquête d'un titre mondial en 250, un beau palmarès en 500 et un succès au Bol d'Or. ▶



En 1977 et 1978, le jeune Christian Sarron, protégé de Patrick Pons, est l'étoile filante de la vitesse en France. En mai 1977, à Hockenheim, il remporte son premier Grand Prix en battant la rapide Kawasaki du Japonais Kyohara. En Formule 750, il accumule les coups d'éclat, décrochant la troisième place au championnat du monde 1978. Pour la saison 79, Jean-Claude Olivier lui obtient une 500 Yamaha officielle. Las ! C'est le point de départ d'une série de saisons catastrophiques. Les chutes et les blessures se succèdent. Patrick Pons se tue à Silverstone en août 1980. A la fin de la saison 81, toujours au plus bas, Sarron est désemparé. Jean-Claude Olivier lui propose de lui prêter des motos pour la saison 82, mais Christian doit s'organiser seul. Personne ne croit à son retour au premier plan.

Résurrection

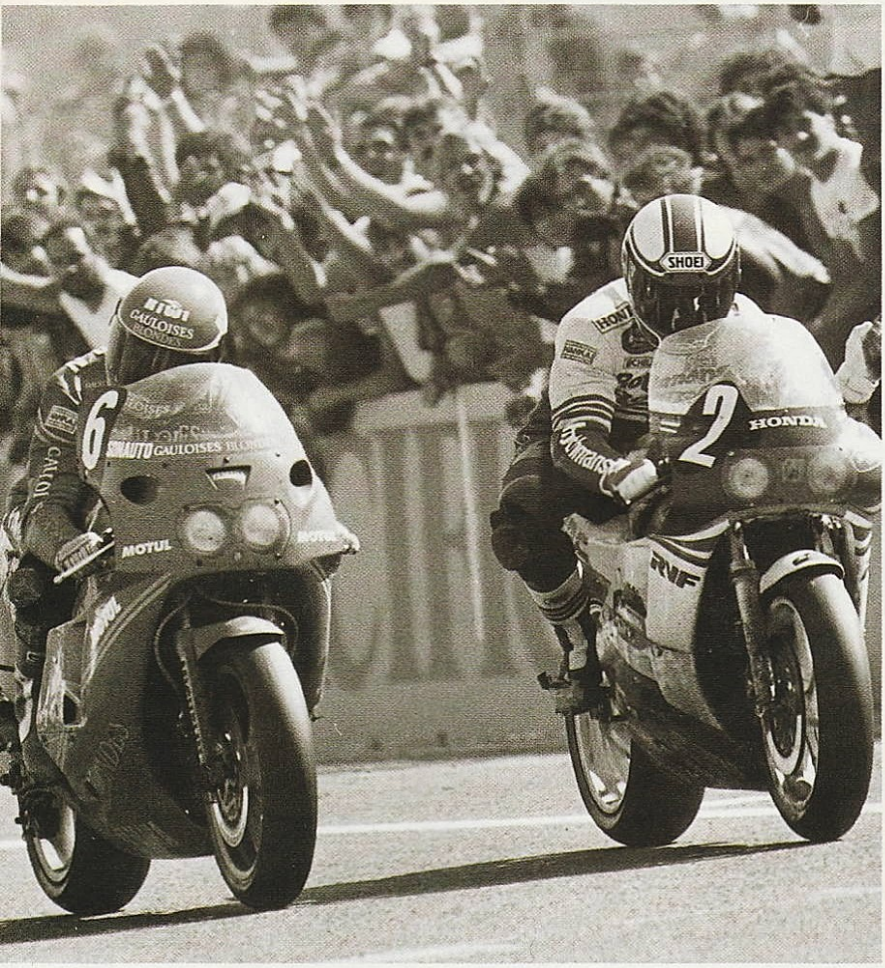
Pourtant, avec l'aide de Dédé Fargeix, un ami clermontois, Christian remonte la pente. Au milieu de la saison 82, il a montré que son potentiel de pilote est intact, mais ses motos ne sont pas les meilleures. Jacky Germain, qui avait travaillé

PAROLE DE TEAM MANAGER

Jean-Claude Olivier, grand patron de Yamaha en France, a toujours accordé de l'importance à la compétition. Pour nous, il a lu l'interview de Christian et livre sa réaction à chaud :

« Les propos de Christian ne me surprennent pas, ils sont dictés par son talent et sa modestie. On sent la détermination du champion, de ce garçon qui voulait vraiment gagner. En même temps, 20 ans après, il a oublié tous les efforts accomplis pour conquérir ce titre, en raison aussi d'une forme d'abnégation envers son sport. Christian donnait tout à la moto. Cela étant, il a raison de souligner que la 500 était beaucoup plus difficile. Je peux dire que le visage de Christian a changé lorsqu'il a dû affronter cette catégorie. ça l'a définitivement fait sortir de l'adolescence. Auparavant, je l'avais mis à l'épreuve en lui imposant de gérer seul sa saison. Il avait trouvé cela difficile et m'avait dit qu'il était prêt à arrêter la compétition. Mais j'ai compris qu'il avait acquis la maturité nécessaire, donc j'ai reconstitué un team pour lui donner tous les moyens de gagner, et son talent a fait le reste. »

▲ *Maîtrise de la trajectoire par un grand styliste : Sarron avait un style très pur.*



▲ *Image symbole de la fin de carrière de Christian : aux côtés de son frère Dominique à l'arrivée du Bol d'Or 1986.*

▶ *Une image des temps difficiles entre 1979 et 1981 : Christian et ses blessures aux mains, qui lui ont laissé des traces impressionnantes.*

▼ *En 1978, Sarron avait réalisé une excellente saison au guidon de sa 750 Yamaha, ce qui lui avait valu d'obtenir une 500 pour la saison 79.*

avec le team Sonauto Yamaha, décide d'aider Christian en préparant ses machines. Du coup, il remporte le GP de Finlande en 250, et reprend sa place parmi les meilleurs pilotes du monde. En 1983, il se bat au sommet en 250 comme en 350 cm^3, remporte le Grand Prix de Suède en 250 et termine vice-champion du monde derrière Carlos Lavado.

La saison 84 va être royale. En début d'année, Jean-Claude Olivier a réuni la logistique de Serge Rosset et la science de Jacky Germain pour donner toutes les chances à Christian. Le Team Sonauto Yamaha va exercer une véritable razzia sur la catégorie : Christian est dans le coup tout de suite, finissant deuxième lors de l'ouverture à Kyalami en Afrique du Sud. En fait, sur 12 courses, il finira toujours sur le podium. Ses seuls mauvais résultats seront dus à des pannes : abandons en Italie et en Hollande, cinquième place en France à cause d'une valve d'échappement cassée. Au total, trois victoires, quatre deuxièmes places, et le titre en Suède au soir de l'avant-dernier Grand Prix. Tout semblait facile, avec pourtant une opposition redoutable : Lavado, Mang ou Wimmer sur des Yamaha affûtées, Manfred Herweh sur une Rotax hyper rapide, Sito Pons, Fernandez, Baldé…

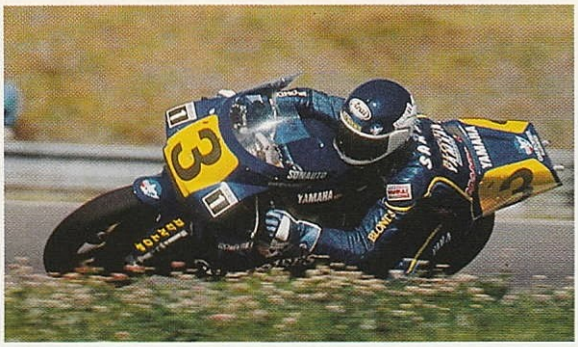
Titre trop facile

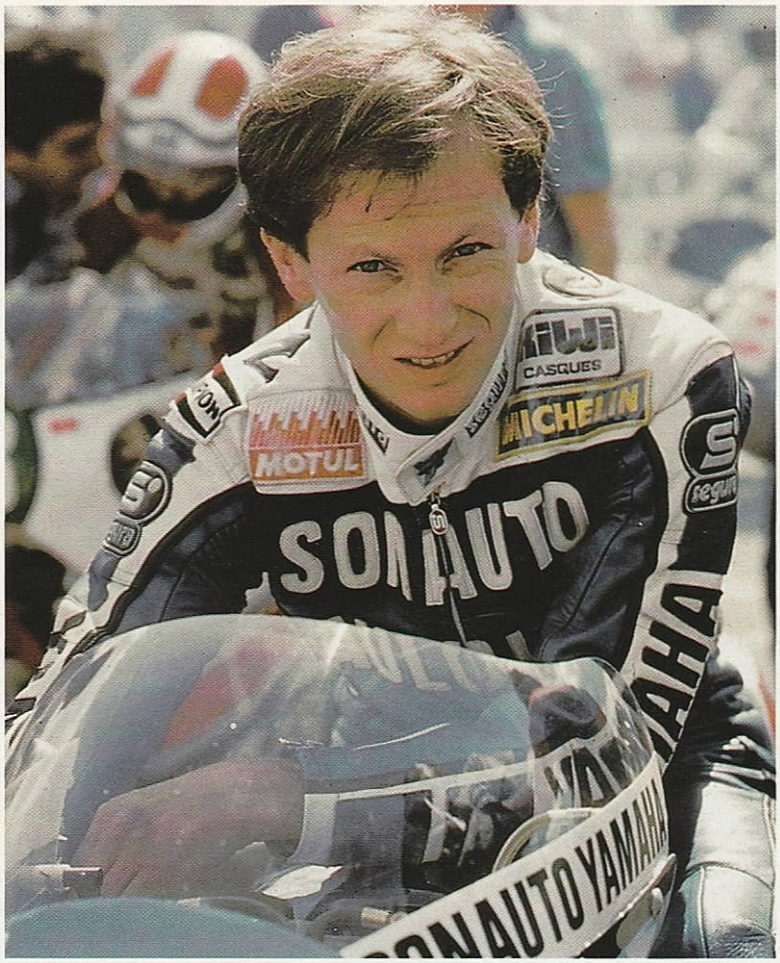
Vingt après, Christian fait le bilan à l'occasion des Coupes Moto Légende à Dijon. Un hommage spécial lui est rendu : Yamaha Motor France expose ses machines, et, chaque jour, il ouvre la piste en début d'après-midi, avant de rouler sur une Yamaha 750 TZ.

« Mon titre en 250 n'est pas à mes yeux mon plus beau résultat… ». Le premier commentaire de Christian surprend. Il va s'expliquer. *« En 250, j'ai fait des courses dures, de belles performances, mais mon titre a été trop facile. Je n'ai jamais eu la sensation de gagner en forçant, ces victoires ne m'ont pas marqué. »*

C'est mal parti pour obtenir de Christian une esquisse d'autosatisfaction. Au fil des questions, il se laisse quand même aller peu à peu.

« En 1984 j'avais une moto bien préparée, même si Herweh avait la moto la plus vite. Je me souviens de la course du Nürburgring : les deux plus rapides étaient Wimmer et Herweh, le public n'en avait que pour eux, le speaker aussi. C'était la première fois qu'un Grand Prix moto se déroulait sur le nouveau circuit. Ils avaient pu s'y entraîner, mais aucun autre pilote ne connaissait ce tracé. Les organisateurs avaient préparé un trophée spécial, pour le premier vainqueur moto sur le nouveau tracé, qui ne pouvait pas échapper à un pilote allemand. Malgré une moto inférieure en vitesse de pointe, j'ai réalisé la pole aux essais, ça les a agacés. En course, Herweh était très nerveux, il portait des attaques pour nous lâcher, mais il n'avait aucune chance. J'ai laissé les deux pilotes allemands devant moi pendant toute la course et je les ai laissés prendre trop confiance. J'étais sûr de mon coup, sûr que je pouvais les battre, à condition de passer les deux à l'intérieur au dernier virage. Herweh est arrivé trop fort, il a élargi un peu au moment où je passais Wimmer : je me suis retrouvé avec la piste libre devant moi. Le speaker qui hurlait leurs noms a manqué de s'étouffer, car j'ai surgi de la dernière courbe pour gagner d'une roue. Là je me suis vraiment bien amusé.





▲ ***A deux reprises, Christian Sarron a été numéro 3 mondial en 500, en 1985 et 1988. Une référence au sein de l'élite des Grands Prix.***

CHRISTIAN SARRON EN CHIFFRES

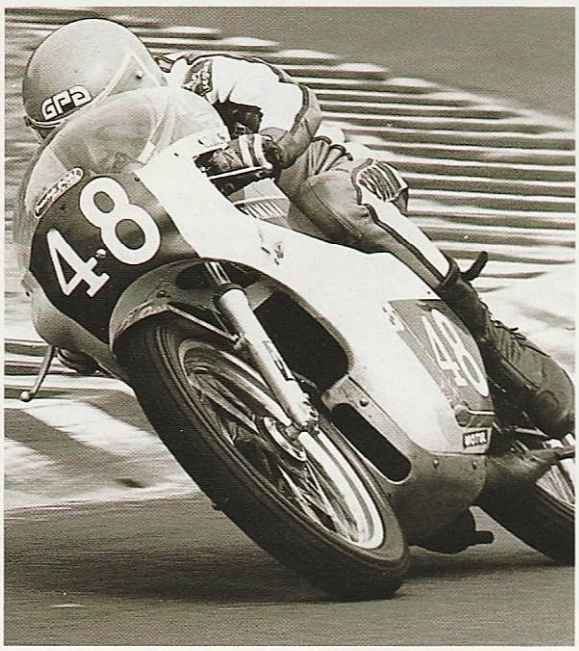
- Né le 27 mars 1955
- 3e de la Coupe Kawasaki 1975
- 2e du Bol d'Or 1976 sur Kawasaki
- 3e mondial de F750 en 1978
- Vice-champion du monde 250 en 1982
- Champion du monde 250 en 1984
- N° 3 mondial 500 en 1985 et 1988
- Vainqueur du Bol d'Or 1994
- Victoires en Grand Prix : Allemagne 250 en 1977, Finlande 250 en 1982, Suède 250 en 1983, Autriche, Allemagne et Angleterre 250 en 1984, Allemagne 500 en 1985

Quand tout va bien, que tu es en forme et que ta moto est parfaite, tu fais des choses insensées. Cette année-là avec ma 250, je faisais un truc que j'adorais : je freinais à mort pour faire décoller la roue arrière et là, je donnais un petit coup de rein pour imposer un déplacement latéral à la moto. Je plaçais ma roue arrière où je voulais, et j'allais plus vite pour l'engager dans le virage. C'était magique, je le faisais très vite sans perdre de temps. »

Un team parfait

Il faut presque convaincre Christian que chacune de ses victoires a été brillante. Il voit ça autrement.

« L'ambiance du team était exceptionnelle avec Jacky, Serge et les mécanos. On avait tous la gagne, on était là pour le titre mondial et rien d'autre, avec la motivation maximum, le sentiment que seul cet objectif valait le coup, et la certitude d'y parvenir. Pas un moment au cours de la saison on s'est dit que l'on pourrait finir deuxièmes. Du coup, on était tellement affûtés qu'on a géré et contrôlé tout le temps chacune de nos courses. C'est peut-être pour ça que je n'ai pas eu le sentiment de réaliser un exploit ; j'étais bien en pilotage, j'avais la meilleure moto, même si pas toujours la plus rapide, au point d'en oublier que j'ai battu Mang, Herweh, Lavado, Pons, Wimmer, des gars qui allaient vraiment vite. Je me suis retrouvé champion du monde alors qu'il restait un GP à courir. En Suède, Herweh était parti en tête. Lorsque j'ai vu que je roulais à plus d'une seconde de mes possibilités, j'ai largué les autres et fini deuxième, ce qui m'assurait le titre. Il n'y a pas eu de suspense, pas d'angoisse, juste la maîtrise de moi et de ma moto. Il y a eu quelques mauvais souvenirs, la perte d'un carburateur à Assen, ou la casse d'une valve au GP de France. J'avais réalisé la pole position et j'ai été privé du plaisir de remporter mon GP national. »



▲ ***En 1984, Christian Sarron avait encore un visage de "jeunot". Dès l'année suivante, la catégorie 500 a durci ses traits.***

◀ ***Sarron s'est fait remarquer en 1976, dès ses premiers tours de roues sur une 250 Yamaha. Admirez le style et la détermination d'un garçon de 21 ans.***

Mais alors, qu'est-ce qui empêche Christian de savourer pleinement ce titre ? La réponse arrive sans hésitation.

« La performance ! Avec la 250, je n'ai jamais eu la sensation de me dépasser. Ce que j'ai réalisé en Formule 750 en 1977 et 1978, et surtout ce que j'ai fait en 500,

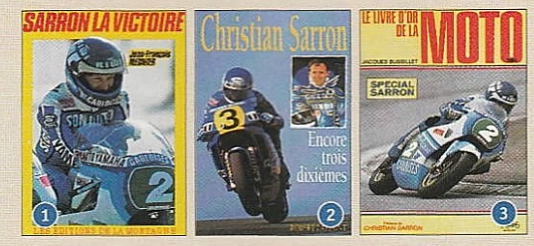
▲ ***En 1984, JCO avait mis le paquet en finançant une structure solide : deux pilotes pour le team, deux motos par pilote. Aujourd'hui c'est banal, à l'époque ça ne l'était pas.***

sont bien au-delà de mon titre mondial. » Christian a une seconde de recueillement, il poursuit : « *Quand tu as connu la 500, tu effaces les souvenirs des petites cylindrées de ta mémoire. La 250 c'est facile, il n'y a pas d'effort physique. En 250 ou en endurance, le matin, je me réveillais, je prenais tranquillement mon petit-déjeuner puis je mangeais léger avant la course. Après avoir conquis la pole au Bol d'Or, je me suis levé décontracté, et j'ai passé une journée normale avant le départ.*

En 500, j'étais réveillé tôt et j'ouvrais les yeux avec l'angoisse qui me tordait l'estomac. C'était pareil pour tous les pilotes. Je ne pouvais rien avaler au petit-déjeuner, pas question de manger à midi. La 500 imposait une vraie peur tout de suite. J'aimais courir pour maîtriser ma pensée, parce que j'estime que l'esprit doit dominer le corps, et dominer la peur est l'exemple type de cette philosophie. Partant de là, tu cherches des moments parfaits, ceux où tu te juges seul, face à toi-même. Ma meilleure performance en termes de pilotage, c'est ma pole position à Spa en 1988. J'ai collé 2"1 à Gardner et 2"6 à Lawson. J'ai fait un tour d'anthologie, sur le sec c'était le tour idéal, il est là, imprimé dans ma mémoire à jamais. Je ne peux pas parler de perfection absolue, mais je n'en étais pas loin. C'est ce que nous recherchons tous, ce tour parfait qui reste un souvenir exceptionnel. »

SOUVENIRS...

A moins de racheter une 250 ex-Sarron championne du monde aux enchères, et quelques cartes postales, il y a peu à collectionner sur Christian Sarron. A noter trois ouvrages :



1. **"Sarron la Victoire"**, *par J-F Meunier, publié en 1984 par les Editions de la Montagne, le quotidien auvergnat.*
2. **"Christian Sarron, encore trois dixièmes"**, *biographie publiée chez Robert Laffont en 1991.*
3. **"Le Livre d'Or de la Moto Spécial Sarron"** *paru chez Solar en 1984.*

A signaler "Moto, Conduite et Pilotage avec Christian Sarron", *petit opuscule écrit par Bernard Fau et publié chez Glénat en 1990.*

KART'air, une autre idée du kart...

Challenge KART'air 2004

Conçu et ouvert pour les débutants et amateurs, le nouveau Challenge KART'air est une compétition amicale se déroulant sur 4 courses pour 2004.

Par équipe de 3 à 5 pilotes, venez découvrir les joies et sensations du pilotage sur une course d'endurance de 2 heures (Karts, combinaisons et casques fournis).

Les meilleurs seront récompensés en fin d'année et au fil des courses, la 3e course du se déroulera le 16 septembre sur le circuit CLOTKART à Vaudoy en brie (77).

Plus d'informations : **http://kartair.free.fr**

Challenge KART'air

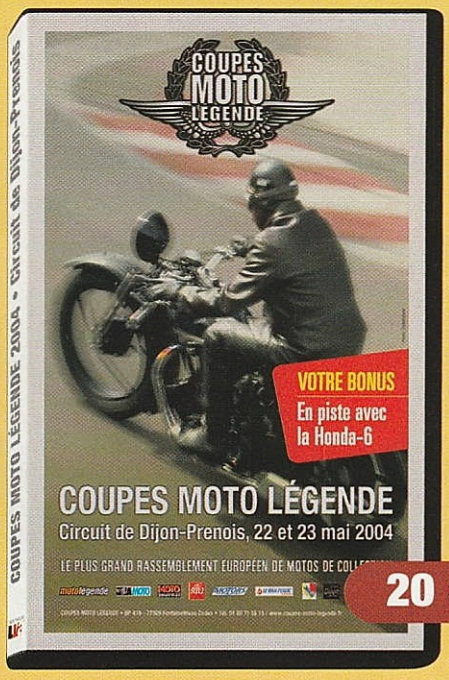
KART'air est une association amicale à caractère sportif qui a pour objectif de promouvoir les sports mécaniques et de plein air.

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

79-81, rue J.J Rousseau - B.P. 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. : 03 80 70 05 36 - Fax : 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

TARIFS INCHANGES DEPUIS 1990 !

REVIVEZ LES MOMENTS FORTS DES COUPES MOTO LÉGENDE 2004



TOUTES LES COUPES MOTO LÉGENDE 2004 EN 26 MINUTES
Des images de piste, des clubs, des partenaires, du paddock de prestige avec interview des pilotes ; un sujet spécial Terrot, un spécial Scooters et un spécial Honda 6 avec interview du chef de projet Honda.

EN BONUS, TROIS SUJETS EN CAMERA EMBARQUÉE :

- **DU JAMAIS VU** : l'intégralité des tours d'honneur de la **HONDA 6** comme si vous étiez au guidon.
- **UN SIDE CAR** piloté par des filles rend compte du travail du "singe" tout au long des virages.
- **UNE MV AGUSTA**, avec des images originales prises au ras de la piste.

20 € (+3 € de frais de port)

BON DE COMMANDE

Je commande ..... exemplaire(s) du DVD des **COUPES MOTO LÉGENDE 2004**, au prix unitaire de 20 € (+ 3 € de frais de port)

soit 23 € x ..... = ... €

Le DVD me sera expédié par colissimo suivi.

Je joins mon règlement :

❑ par chèque à l'ordre des **COUPES MOTO LÉGENDE**

❑ par carte bancaire n°

Date d'expiration ____ Signature :

Adresse d'expédition :

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal ..... Ville .....

Pays .....

Tél. ..... Fax .....

Email .....

BON ET RÈGLEMENT À ADRESSER À :
COUPES MOTO LÉGENDE • BP 419 • 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
TÉL. 01 60 39 69 32 • FAX 01 60 39 69 37

Conformément à la loi informatique du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

DV04L

Honda CB 400 FOUR

La meilleure anglaise !

C'est incroyable ! Interrogez un motard anglais avec un peu de bouteille, et demandez-lui quelle a été pour lui la meilleure moto du monde. Comme Tommy Robb, ex-pilote d'usine Honda, il vous répondra : « La 400 Four ! ».

PAR THIERRY LERAUD - PHOTOS JEAN-PIERRE PRADÈRES - STYLISME COCO

Les Anglais inventent des choses délicieuses, comme la minijupe, que l'on doit à la Londonienne Mary Quant en 1965. Notre joli mannequin qui l'arbore n'a pas pour objet de jouer les aguicheuses pour un lectorat en mal de sensations, mais d'être en harmonie avec la Honda CB 400 Four, une évolution de la défunte CB 350 Four, qui, en gagnant en cylindrée, a perdu en habillage, tout en étant bien plus séduisante !

Taille mannequin !

La CB 350 Four s'était forgée une clientèle féminine. La déclinaison en petite cylindrée de la mythique 750 avait pour qualité de proposer la technologie du quatre-cylindres, avec luxe et douceur. Pas très virile, même si les quatre pots d'échappement séparés faisaient référence aux machines engagées en Grands Prix. Les 34 ch traînaient péniblement les 230 kg tous pleins faits avec un couple ridicule de 2,79 mkg situé à 8 000 tr/mn, pas bien loin des 9 500 tours du régime de puissance maximum. Alors que les concurrents visent plus de performance, notamment Yamaha avec ses twins et Kawasaki avec ses trois-cylindres, Honda doit se réveiller pour contrer ces sportives insolentes. La solution ? Alléger ses "petits fours", en se penchant sérieusement sur leurs cas…

Les Fours évoluent

En 1974, les quatre-cylindres Honda se voient déclinés sous le sigle "F1", ce qui annonce une refonte signifiant qu'ils pourront devenir F2 lors d'évolutions ultérieures. Le sigle F1 s'applique donc pour la 400, la 550 et la 750. Le profane pourrait être tenté de conclure qu'Honda ne s'est pas foulé en augmentant la cylindrée et en greffant un quatre-en-un, une modification qui touchait les modèles antérieurs et opérée par les propriétaires las de débourser des sommes colossales pour remplacer les quatre tubes d'origine. Non, cette gamme est bien constituée d'authentiques nouvelles machines. La 400 sera la première à être présentée, elle va connaître un succès instantané.

Amaigrie et performante !

Disponible sur le marché en 1975, la CB 400 Four doit prouver qu'elle n'est plus pataude comme l'était la 350. Pour cela, Honda en engage trois en catégorie Production au TT de l'Ile de Man. Deux d'entre elles terminent, une en quatrième place aux mains de John Kidson et Bill Henderson à la moyenne de 91 mph (145 km/h), devant Helmut Dahne sur sa 900 BMW officielle ! Une préparation au top ? Pas du tout, seuls les pneumatiques et les braquets avaient été modifiés. Quels étaient donc les secrets de cette petite machine ? Comparée à la 350, elle a perdu la bagatelle de 32 kg, passant de 230 à 198 kg en ordre de marche. Ce gain influe naturellement sur ses composants de partie-cycle qui sont moins sollicités (cadre, suspensions). Regardez ses carters moteurs côté embrayage qui épousent au plus près les organes internes. Cela fait très course et une quantité non négligeable de matière est économisée. La 400 est cependant dotée de combinés arrière

▶ ***Évolution logique de la 350 Four, la Honda CB 400 Four est considérablement allégée, tant sur le plan du poids (moins 32 kg !) que de celui de la ligne générale.***

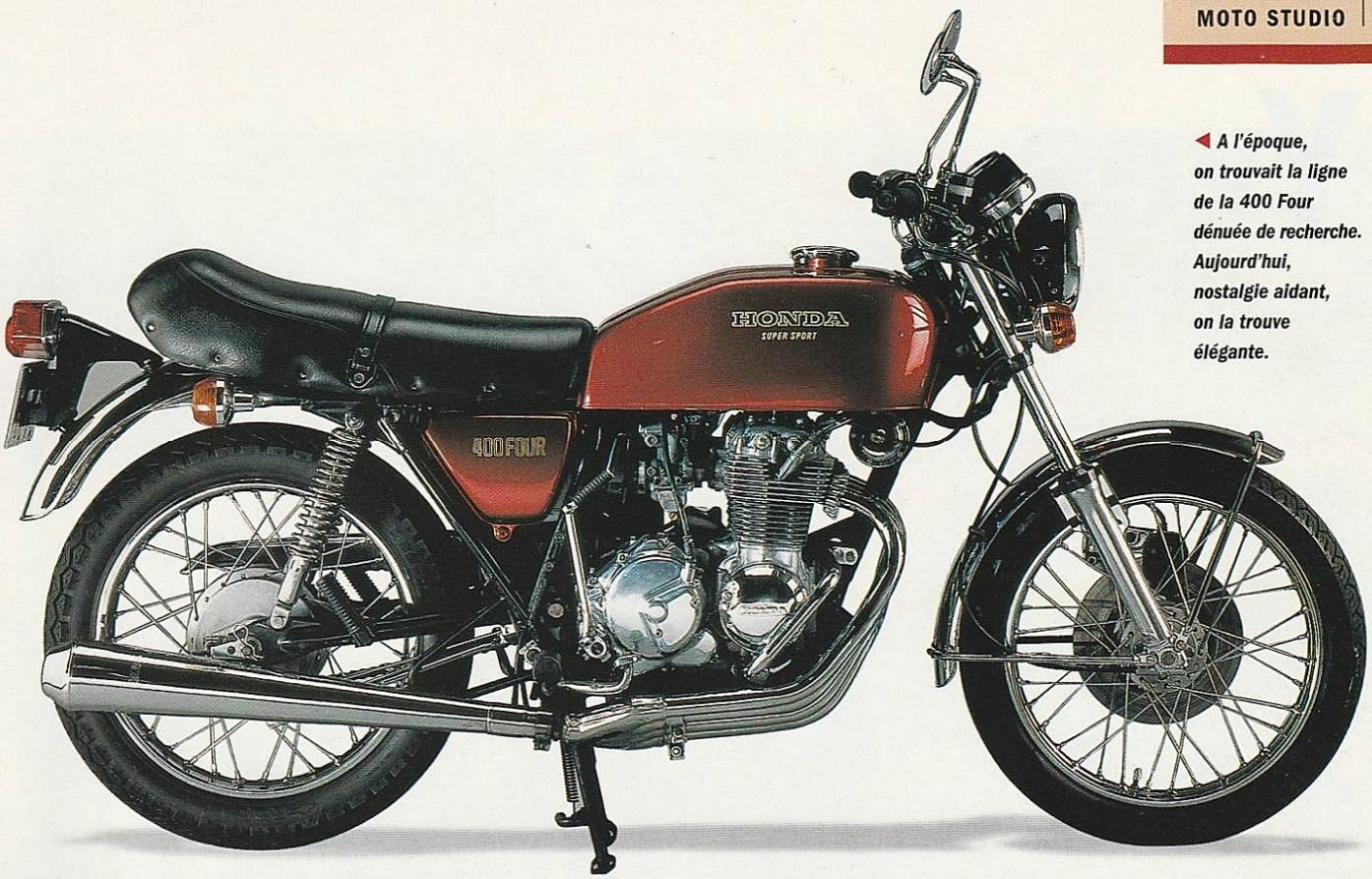
FICHE TECHNIQUE HONDA CB 400 FOUR 1975

■ **MOTEUR** — *Quatre-cylindres en ligne transversal à simple-ACT de 408 cm³ (51 x 50 mm) et comprimé à 9,4 à 1. 37 ch à 8 500 tr/mn. 4 carburateurs Keihin Ø 20 mm. Allumage batterie-bobine à rupteurs. Embrayage multidisque dans l'huile. Transmission primaire à 2 étages avec chaîne hy-vo et pignons à taille droite. Boîte de vitesses à 6 rapports. Démarreur électrique et kick.*

■ **PARTIE-CYCLE** — *Cadre simple-berceau dédoublé en tube d'acier et tôle emboutie. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante hydrauliques. Frein avant à disque Ø 260 mm à étrier simple-piston, arrière à tambour simple-came Ø 160 mm. Pneu avant et arrière de 3,50 x 18. Réservoir de 14 litres. 170 kg à sec pour 167 km/h.*

HONDA
SUPER SPORT
400 FOUR

Le moteur est dérivé de celui de la 350 Four mais il est réalésé à 408 cm³ et bénéficie d'une boite à quatre rapports pour mieux exploiter cette mécanique qui reste pointue.



◀ *A l'époque, on trouvait la ligne de la 400 Four dénuée de recherche. Aujourd'hui, nostalgie aidant, on la trouve élégante.*

▼ *Le tableau de bord est aux meilleurs standards Honda de l'époque, une référence, avec sa console de voyants et son contacteur qui a, enfin, quitté le dessous du réservoir.*

de qualité, une première nipponne… Côté moteur, l'alésage de 47 mm de la 350 passe à 51 mm. Seuls trois petits chevaux sont gagnés, mais 1 000 tr/mn plus bas, la valeur de couple n'étant guère plus élevée, ce qui en fait un moteur toujours aussi pointu. Mais oh miracle, une excellente boîte six vitesses vient au secours de ce moteur qui s'essouffle en faux plats et qui réclame de la relance pour donner le meilleur de lui-même. Au final, pas loin de 10 km/h sont ajoutés à la vitesse de pointe, ce qui est énorme pour cette cylindrée. Le point le moins travaillé sera son esthétique.

Aujourd'hui belle

Allez savoir pourquoi, on finit toujours avec le temps par trouver beau ce qui ne l'était pas. La 400 Four semble à première vue sans recherche. Mais elle accroche le regard. Visez les coudes d'échappement qui se décalent en parfaite harmonie côté droit, joli non ? En revanche, son réservoir (260 km d'autonomie) semble n'exister que pour sa fonction, tout comme ses caches latéraux. Sa selle vraiment biplace arbore de superbes œillets qu'on retrouve de nos jours sur les néo-classiques.

Stop, c'est fini, plus rien à voir. La 400 Four est à vivre, à faire vivre. Elle vire avec sûreté, freine correctement, est lyrique dans les tours. Routière, urbaine et citadine, elle colle au concept moderne des roadsters. En clair, la 400 Four n'avait jamais que 30 ans d'avance ! ●

Merci à Sonia, notre mannequin d'un jour, ainsi qu'à Marc Le Guerson pour le prêt de sa moto.

▲ *Le superbe quatre-en-un est pour beaucoup dans l'esthétique sportive de la 400 Four, tout comme son habillage réduit à sa plus simple expression.*

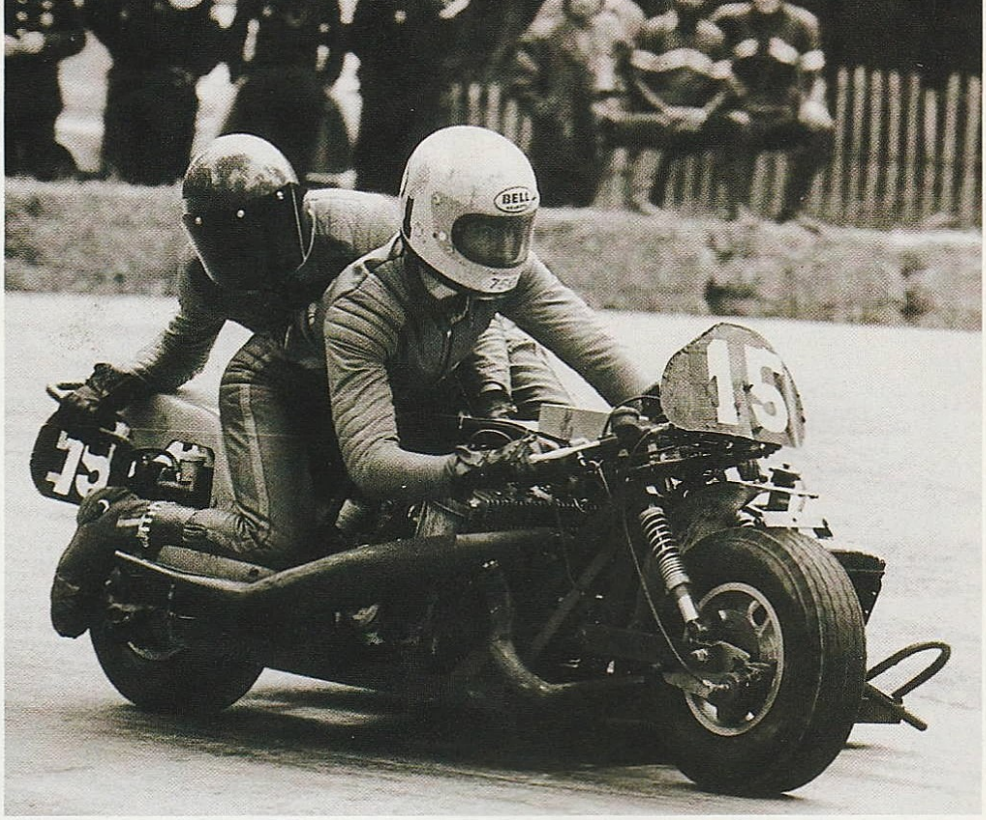
Yves Kerlo

LE HIGH-TECH AU SERVICE DES ANCIENNES

Depuis le temps qu'il hante les circuits, Yves Kerlo est une figure du milieu, comme on dit. Mais l'homme est aussi multiple que ses activités, dont certaines fort discrètes.

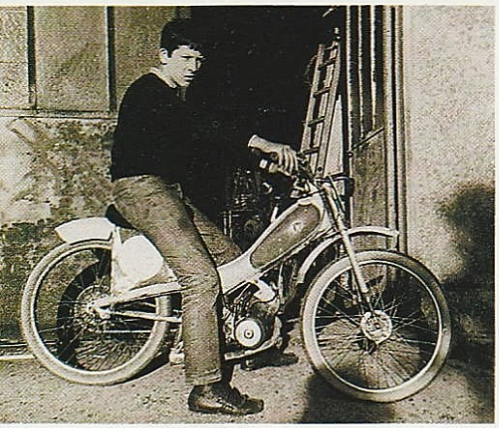
PAR THIERRY LERAUD
PHOTOS FABRICE RÉZAIGUIA
ET ARCHIVES KERLO

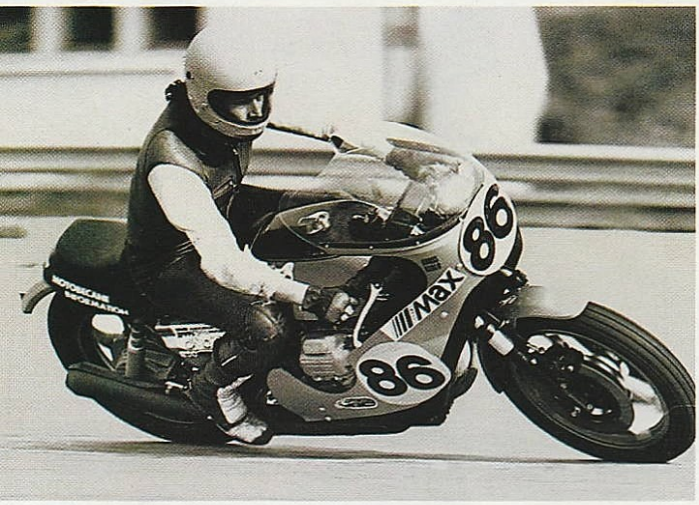
Yves Kerlo pose avec la Voxan Black Magic, un pot de détente dans les mains, symbole de sa première activité.



▶ *Le passager de ce side en action à Bourg en 1974 est bien Kerlo. Il en a construit le châssis pour Chevessier, le pilote.*

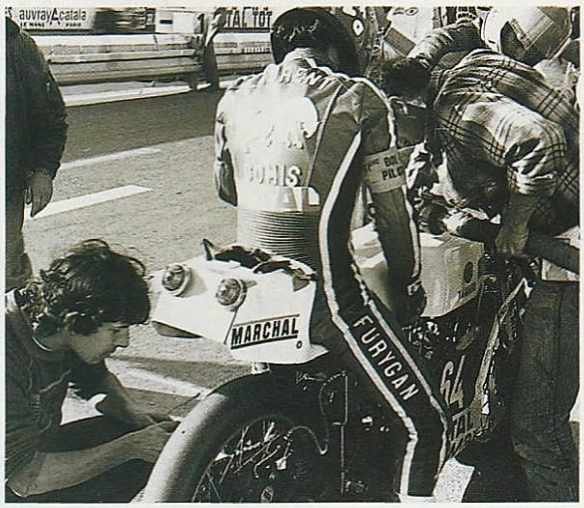
▼ *Comme pour beaucoup d'entre nous, les débuts de Yves se firent sur une "Bleue" ; ses débuts de "préparateur" aussi d'ailleurs...*





◀ *Concentration extrême sur une Guzzi en 1977. La carrière du pilote s'est vite effacée derrière celle du constructeur.*

▶ *Bol 1977, une TZ 350 : celle de Laurent et François Gomis (Yves est à gauche). Le ravitailleur, Fred Roussel, a une super combine ignifugée !*



Derrière une Voxan, des Boxer Bikes, vous allez trouver la patte d'Yves Kerlo et de son équipe. Yves est entré dans le monde de la moto à une époque où un pilote devait être aussi préparateur et mécano, capable de maîtriser tous les métiers de la mécanique.

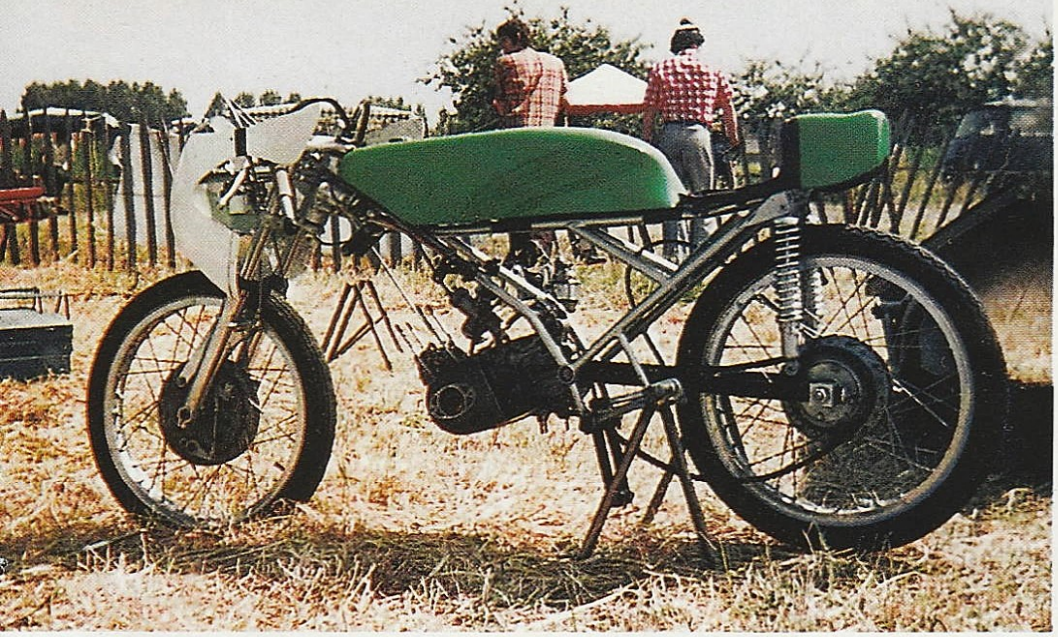
Au milieu des années 70, muni de son BEP de mécanicien-monteur, Yves accumule les petits boulots. D'abord régleur sur presse, puis "observateur" sur étau-limeur (comprenez incapable de s'en servir correctement), il réparera ensuite des tondeuses à gazon, des caravanes, avant de vivre enfin de sa passion : les motos de course, car il est capable de dessiner, d'usiner, de souder.

L'école des cadres : le 50 Kreidler

Le Malanca qu'il s'est offert le conduit sur des courses de côte qui mettent à mal son cadre. À l'édition 1971 de la Côte Lapize, il fait la connaissance d'un compère, resté proche : Frédéric Roussel, collaborateur de Pierre Piron, co-signataire des Ossa SPQ. Grâce à lui, Yves apprend à réaliser son premier cadre. « *Cette rencontre avec Piron a déclenché mon envie de construire des motos spéciales* ». En 1974, au hasard de contacts sur circuits ou courses de côte, on lui commande un cadre de chopper (c'est la mode), puis un side-car de course ! Cette année-là, naît la première activité artisanale : Kerlo Yves Fabrications, KYF, trois lettres provocatrices... Après une 125 Aermacchi, il construit pour un client le cadre d'un Kreidler, puisant son inspiration dans ce qu'il voit dans la presse spécialisée, sur des cotes fournies par Daniel Le Calvez, une figure locale du 50. Ce Kreidler a reçu deux rallonges de fourche reliées par un té supérieur maison, en tubes. Il inaugure aussi ce qui deviendra l'une de ses spécialités : le pot de détente. Il en fera pour Estrosi et Rigal, dans les ateliers d'Édouard Morena. Suivront Rougerie, Pons, Baldé et bien d'autres. Au milieu des années 70, presque tous les pilotes et écuries de vitesse se fournissent en pots de détente chez Kerlo, qui découpe ses tôles et soude à tour de bras.

L'école de l'Afrique : la 350 Motobécane

Yves va devenir un touche à tout de la compétition : cadres mais aussi réservoirs, carénages, selles, à tel point qu'on le sollicite de plus en plus pour construire des motos, y compris les plus inattendues. Témoin la 350 Motobécane trois-cylindres, un moteur pas du tout fait pour le tout-terrain, commandée par Rémy Louvel pour le rallye Abdidjan-Nice en 1976. Le cadre en 25 CD 4 S reprend les cotes des XT 500 et en



◀ *La première moto à cadre Kerlo, une Aermacchi 125, se révélait parfois délicate...*

▲ *La 250 KYF de 1984 : un concentré de haute technologie pour une efficacité moindre que celle d'une 250 TZ standard. C'est Michel Galbit puis Thierry Rapicault qui la piloteront en Grands Prix.*

◀ *Le moteur date d'avant 1970, la moto va devenir un café racer à l'ancienne sur base de CB 450 Honda.*

adopte certains éléments comme la fourche. A part positionner le moteur pour que le pignon de sortie de boîte s'aligne avec la chaîne, tout le reste n'est qu'improvisation. Anecdote : Yves n'y connaissait rien à la soudure de l'alu. Les tôles du réservoir seront découpées selon un gabarit en carton et envoyées au spécialiste idoine. Réaliser ce proto est une gageure car Yves n'a aucune connaissance de l'Afrique et de ses contraintes, comme en témoigne le filtre à air totalement sous-dimensionné. Rémy Louvel, le pilote, connaîtra des problèmes d'allumage dès le départ et la machine ne verra jamais le désert : « *Pour cette épreuve, je partais terrorisé, vu mon inexpérience de l'Afrique, car moteur et boîte n'ont jamais été conçus pour faire 5 000 km dans le sable. Avec du recul, je m'interroge sur le choix des coulisseaux de bras oscillant pour la tension de chaîne qui n'aiment pas le sable, mais que l'on maîtrisait en vitesse. J'aime certains détails comme le pot trois-en-un, qui était la seule option possible pour cette moto. Si nous avions pu rouler longtemps, j'imagine que nous aurions connu des problèmes dans des domaines dont j'étais pleinement responsable.* » Cette machine est aujourd'hui restaurée et roulante : une vedette pour un futur Paris-Dakar classique ?
1984 : Yves, alors installé à Pernes-les-Fontaines, travaille avec Max Balmassière, devenu ensuite directeur technique de Mig.

KYF, REFLEX OU KYR ?

KYF, la première activité artisanale d'Yves, était installée chez grand-maman. On lui doit des cadres de course entre 1972 et 1985, ou les protos africains de 1984 à 1987, utilisant un moteur de 350 RDLC, pour Patrick Vallet et Pierre-Marie Poli. En 1990, KYF devient la "SARL Reflex" qui se fera connaître en préparant la Yamaha victorieuse aux 24 Heures du Mans 1991. Aujourd'hui, la "firme", bien tenue par la gestion lucide de Monique Kerlo (son épouse), travaille dans des domaines très variés : location de semi-remorques, conception de nettoyeurs de filtres à particules, assistance en course automobile, fabrication de minibus électriques pour la visite de la ligne Maginot ou prototypes secrets pour divers constructeurs. Et KYR, pour Kerlo Yves Restauration ? Un clin d'œil par le sigle, mais une activité qui a commencé par la remise en état de la première 250 KYF. Suprême récompense, lors de la remise de la machine à son propriétaire, Yves sera le premier à faire un tour du circuit de Lurcy-Lévis.

▲ *Yves Kerlo dans son antre, où un paquet de motos anciennes attend une remise en état. Beaucoup sont sorties de ses mains.*

Ils assurent la mécanique des pilotes Grabia et Mattioli. Ensemble, ils ont envie de montrer ce dont ils sont capables.

L'école du clone : la 250 KYF

L'idée viendra de la presse où sont exhibés les protos d'usine. *« Tiens, on va se faire une 250 avec un cadre qui sera la copie des 500 d'usine et on va l'aligner en Grands Prix ! »*. Rien que ça ! Michel Galbit fournit sa TZ, sur laquelle on prélève moteur, roues et fourche ; le reste sera maison. Dessinée en décembre, avec les conseils de Claude Fior, histoire de ne pas faire trop d'erreurs, la moto roule durant l'hiver. Tout en reprenant les cotes d'une TZ, la KYF est plus légère, dispose d'un ancrage de bras sur excentrique pour faire varier la hauteur de chaîne. Alain Chevallier leur avait dit : *« Vous allez griller les étapes, vous n'êtes pas arrivés aux limites du châssis de la TZ, il va vous manquer des bases »*. Aujourd'hui Yves admet : *« Bon sang qu'il avait raison, on a bossé comme des barges, pour faire un peu moins bien qu'une TZ d'origine… »* Du reste, Michel Galbit finira la seconde moitié de la saison avec une TZ standard, tout en restant en excellents termes avec l'équipe. C'est Thierry Rapicault, qui lui succédera au guidon de cette machine et finira 12e au Grand Prix de France.

L'école de l'endurance : victoire au Mans

A force de réaliser des pièces pour tout le monde, Yves intègre l'une ou l'autre écurie au gré des besoins et de ses disponibilités. Sur les photos de famille du team Sonauto Yamaha au Dakar ou au Bol d'Or, on voit généralement la tête de Kerlo dans un coin, à côté des piliers du team. Après les pots de détente, les plastiques, l'atelier de Kerlo devient un centre de carénages, selles, tout l'habillage des Chevallier est sorti de ses mains, et bien d'autres. Toute cette expérience s'accumule à tel point qu'en 1991, Philippe Monneret lui demande de s'occuper de son team pour les 24 Heures du Mans. Au final une belle victoire, qui va s'enchaîner sur une participation au Mondial Supersport avec Honda et Sébastien Charpentier. Là, Kerlo va encore plus loin : il ne loue plus ses services, c'est bien lui et sa maison qui financent et soutiennent le projet. L'expérience va être difficile et révélatrice à la fois. Gérer un team n'est pas de tout repos et l'aventure Supersport se termine brutalement en 1998, risquant même de mettre la société en péril. Mais Yves resserre les boulons, se recentre sur d'autres activités et passe ce cap dangereux.

L'école de l'originalité : la Ducati RenNa

Voici que se présente un amateur de belles motos, qui connaît les réalisations de JBB, et en veut absolument une pour rouler, à condition que la moto soit à jamais unique. Dentiste de profession, Jean-Bertrand Bruneau, est d'une humilité surprenante. On ne connaît que ses initiales, JBB, apposées sur une quantité non négligeable de machines de course, construites pour le plaisir. Discret, mais efficace, il accepte de transposer ses réalisations, nées pour la piste, sur la moto de route d'un amateur passionné qui, Ducati 996 en main, lui

demande un train avant de sa conception. Kerlo se charge de la réalisation. « *La création de cette moto est une somme de soucis inimaginables, rien que le tableau de bord est un truc de fou. Ensuite, il a fallu digérer les contraintes d'homologation, nous l'avons démontée quatre ou cinq fois, rien que pour le passage aux mines ; parfois pour des détails… comme l'antivol de direction.* » Finalement la moto est passée sans soucis. Yves poursuit : « *Au début, sur ce coup, j'étais tiède. J'avais peur que cette moto soit une moto de course, peu apte à la route, comme le serait une TZ, genre bout de bois, car les suspensions sont trop peu sollicitées. Nous avons assemblé cette machine avec les réglages de train avant fournis par JBB, à la virgule près ! Et là, surprise : la Ducati s'avère déroutante de facilité, dès les premiers tours de roues. Comparée à une d'origine, elle est étonnante.* » Le dessin novateur de la RenNa est dû à Jean-Michel Tarallo.

L'école du néo-classique : Voxan

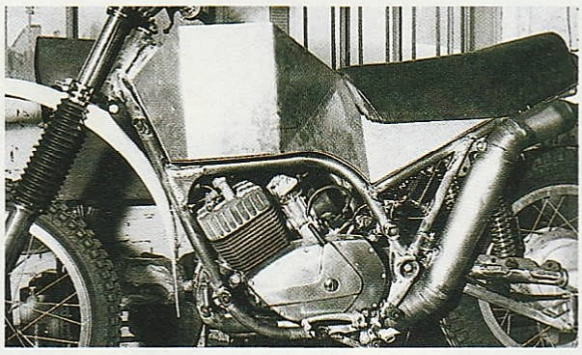
Classée 3e au concours de concept-bikes du Mondial du Deux-Roues 2003, la Voxan Black Magic est déjà entrée dans l'histoire. Voxan a attendu la fin du salon pour décider sa fabrication. Le dessin est dû à Sacha Lakic, critiqué injustement pour la ligne tranchée du Roadster de la marque : « *Sacha conduit des études en fonction de ce qui lui est demandé. Pour la Black Magic, il avait carte blanche. Le résultat témoigne qu'il est capable de styles très différents, alors qu'il est aussi l'auteur de la très controversée Bimota Mantra* », commente Yves, qui collabore avec Sacha depuis 15 ans, et dont la société, Reflex, a réalisé le prototype. Lakic a puisé dans l'histoire. Double courbure supérieure du réservoir et selle à liseré rouge sont là pour rappeler les Norton Manx. Jean-Sylvain Dupré, l'un des collaborateurs de Reflex, s'est éclaté sur la ligne d'échappement qui contribue largement à la forte identité visuelle de la moto.

◀ ***Côte à côte, le train avant de la Ren-Ma, réalisée sur une base de Ducati, et celui de la 250 JBB réalisée il y a déjà 20 ans !***

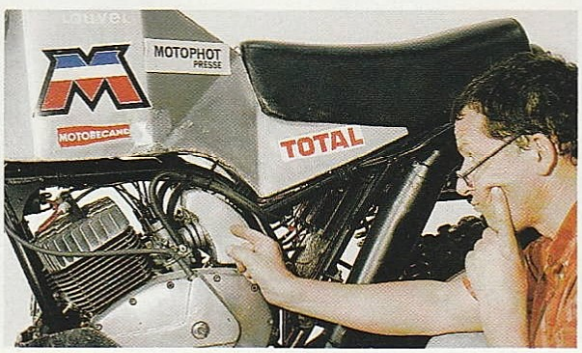
Passé, présent et futur ?

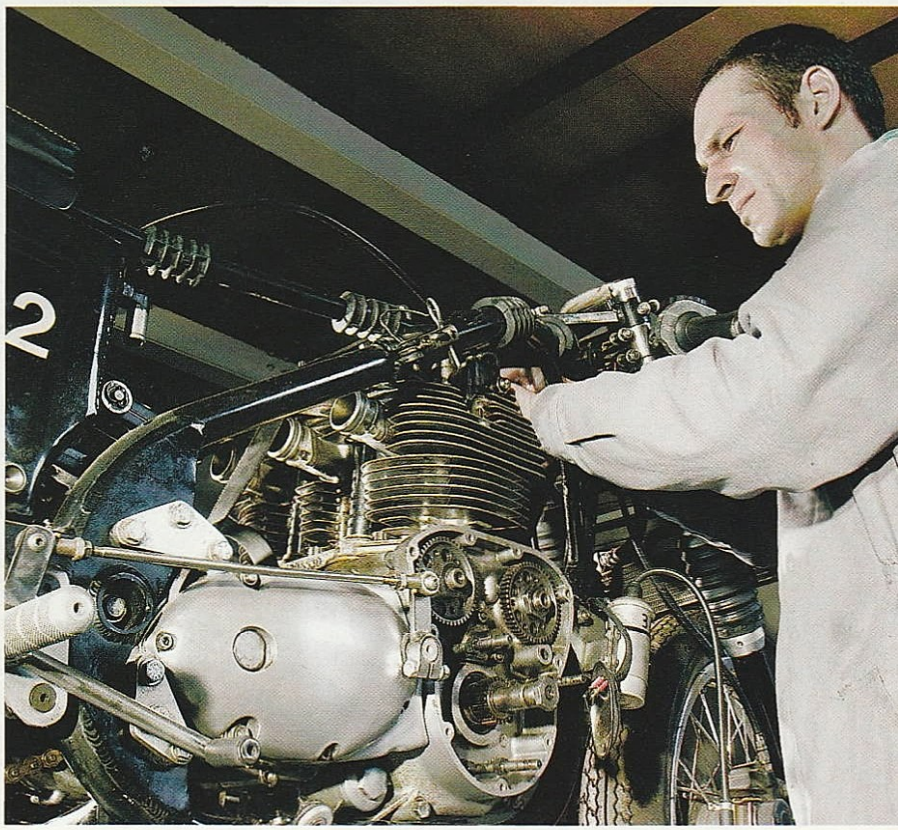
Yves Kerlo et l'équipe de Reflex naviguent harmonieusement entre merveilles du passé, du présent et du futur. Après avoir autrefois vendu ses pots de détente par le bouche à oreille, c'est par ce biais que petit à petit Yves en vient à la restauration, sans avoir encore vraiment d'idée commerciale : « *Peut-on vraiment facturer toutes les heures passées dans ce genre de travail ?* », s'interroge t-il. KYR dispose d'un potentiel unique comme en témoigne la réalisation d'un café-racer sur base de CB 450 pour Bruno des Gayets, qui l'a étrenné aux Coupes Moto Légende. En piochant dans une impressionnante documentation d'époque, Yves prend le crayon et transpose des détails purement Honda racing : aération de freins, modification de la partie arrière du cadre. C'est une nouvelle facette (on n'ose pas dire ultime) de ce personnage qui a travaillé pour un grand nombre de teams français et accumulé une expérience multiforme, au travers de toutes les activités liées à la construction de motos. Et l'on peut parier qu'il n'a pas fini de nous étonner. ●

▼ ***On est très éclectique chez KYR, on peut même travailler sur des anglaises.***



La 350 à moteur Motobécane construite pour le rallye Abidjan-Nice s'est révélée totalement inadaptée à ce type d'épreuve, comme en témoigne, entre autre, son minuscule filtre à air.



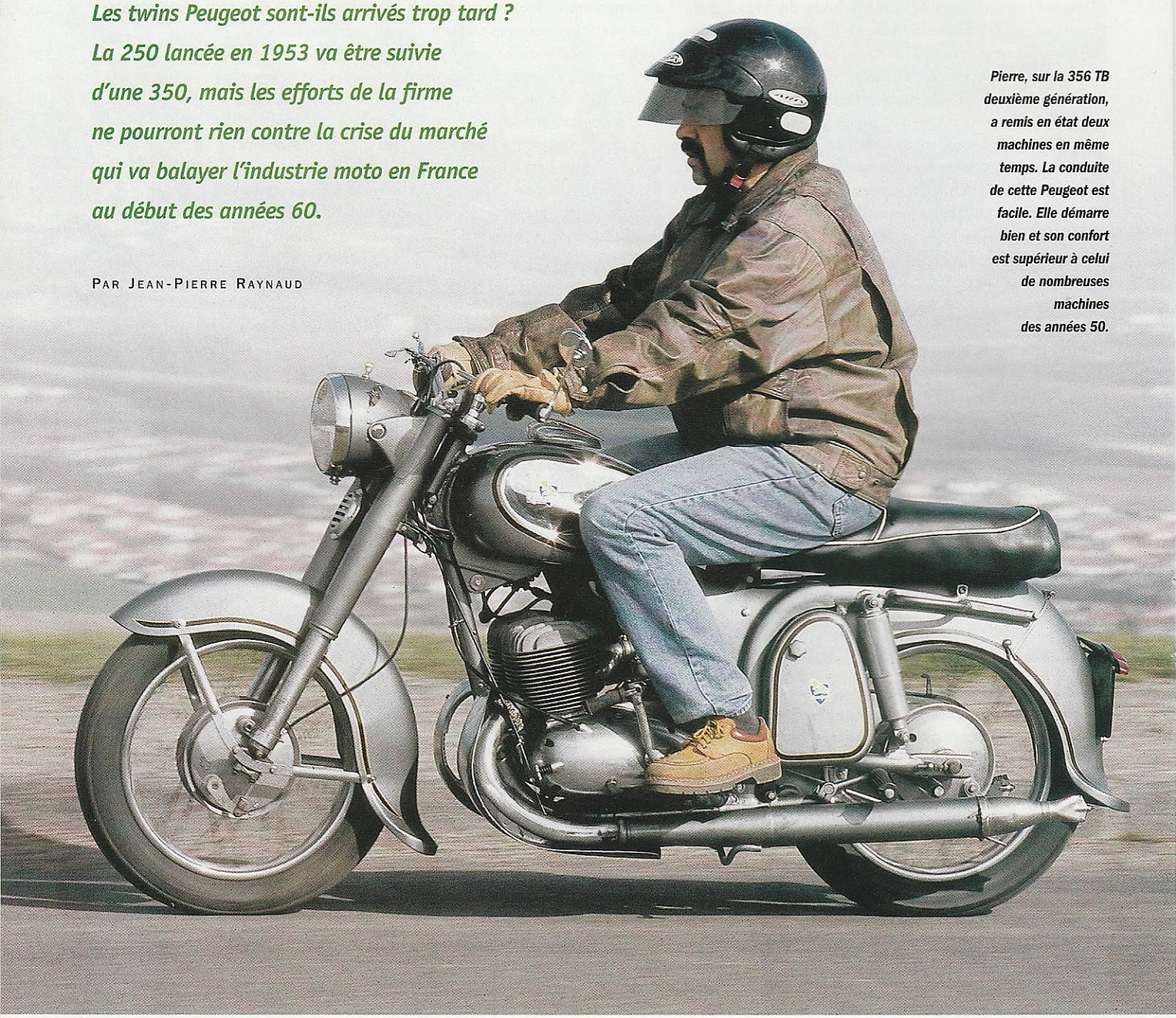


PEUGEOT 356 TB

LE DERNIER RUGISSEMENT DU LION

Les twins Peugeot sont-ils arrivés trop tard ? La 250 lancée en 1953 va être suivie d'une 350, mais les efforts de la firme ne pourront rien contre la crise du marché qui va balayer l'industrie moto en France au début des années 60.

PAR JEAN-PIERRE RAYNAUD



Pierre, sur la 356 TB deuxième génération, a remis en état deux machines en même temps. La conduite de cette Peugeot est facile. Elle démarre bien et son confort est supérieur à celui de nombreuses machines des années 50.

▶ *La seconde génération de la 356 TB changeait de robe avec un réservoir chromé Mottaz et une selle biplace différente.*

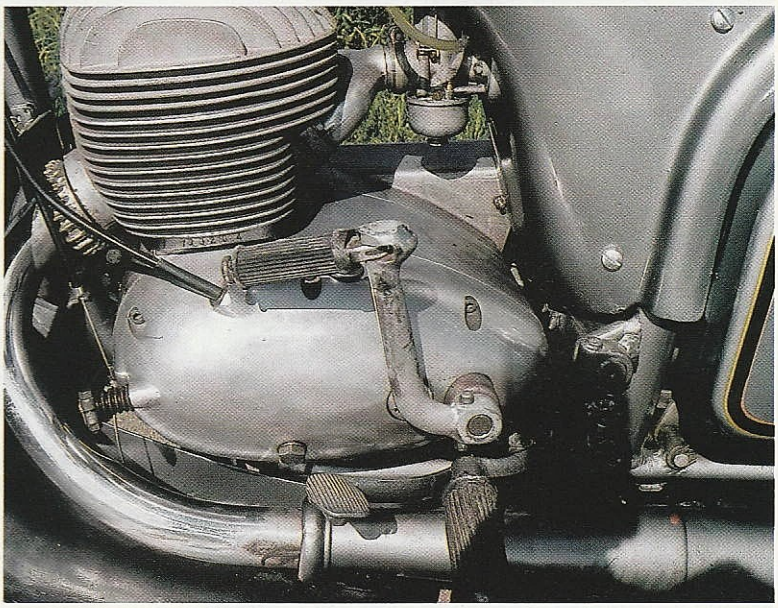
À l'aube des années 50, le marché français des 250 est très actif avec une multitude de fabricants. Terrot et son clone Magnat-Debon, les quatre marques françaises (Automoto, DS Malterre, Guiller et Alcyon) utilisant l'AMC quatre-temps à ACT, Monet-Goyon, Jonghi et René Gillet occupent le terrain. Les responsables des Cycles Peugeot à Beaulieu-Valentigney ont voulu innover en restant compétitifs au niveau prix. Dans ce but, l'audace des dessinateurs a dû être canalisée par des contraintes matérielles. Pas question de concevoir un nouveau moteur, il faut utiliser un maximum de pièces et d'usinages existants.

Première étape vers la 350

En décidant d'accoupler deux moteurs de 125, les techniciens ont veillé à réduire les opérations de démontage. La dépose du moteur hors du cadre est ainsi évitée pour une intervention sur le vilebrequin ou la boîte de vitesses. Des écrous à canons très longs permettent de déculasser sans déposer le réservoir. Avec 13 ch à 6 000 tr/mn, la 256 TC 4 rivalise avec les meilleures françaises ou étrangères. Sa vitesse annoncée de 105 km/h en position touriste et 118 en "limande", la rend-elle plus convaincante que les modèles monocylindres ? Il semble qu'au début, la clientèle a du mal à la différencier d'une 176 TC4, et elle n'est pas conquise par la suspension arrière coulissante, une technique abandonnée par la concurrence. Heureusement, l'apparition sur la 256 TB d'une suspension arrière par bras oscillant, de roues de 16 pouces et d'un coloris gris métallisé corrigera cette image. Cette fois, les performances d'un moteur puissant et souple, la montée en régime rapide et un bruit d'échappement agréable finissent de convaincre la clientèle. Evidemment, quelques nuances sont à apporter à cette appréciation. « *Les grands pilotes regrettent la position ramassée, le guidon relevé et placé en arrière oblige à rouler le corps très droit et les bras levés* » dit alors un essayeur. A une époque où les routes sont encore pavées, on reproche aussi une tenue de route désastreuse dans de mauvaises conditions, à cause de la fourche télescopique trop souple.

Arrive la 356

La 356 TB, qui apparaît en 1958 dans une conjoncture difficile (guerre d'Algérie, crise économique), est de loin semblable à la 256 avec laquelle elle partage la partie-cycle. La presse avait



▲ *Le moteur de la 356 TB est un jumelage astucieux de deux mécaniques de 175 cm³*

256 OU 356 ?

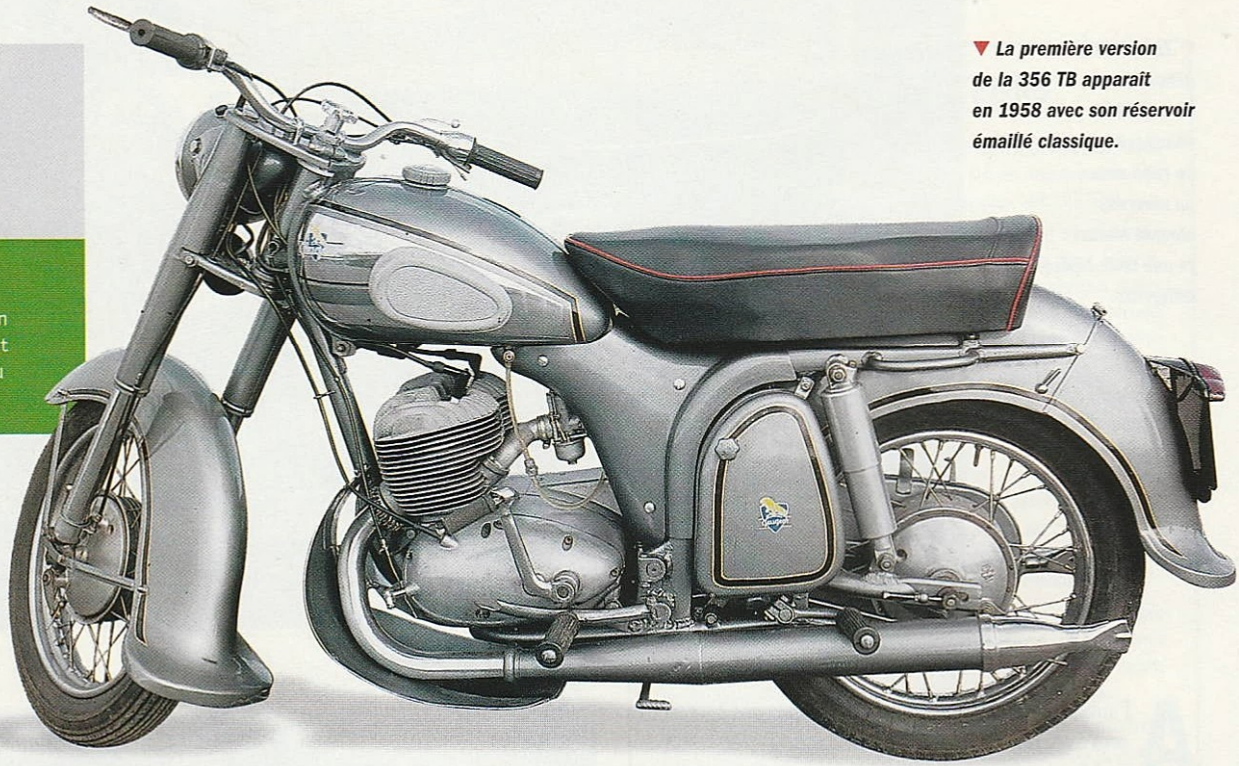
Entre les deux modèles habillés d'un réservoir émaillé classique, difficile de faire la différence. La livrée est identique et trois chevaux séparent les deux moteurs. Les 256 TC 4 et TB ont été produits à 4 000 exemplaires de 1954 à 1958 alors que la 356 TB n'a pas dépassé 1 000 exemplaires dont beaucoup ont servi pour la pièce détachée. De la 176 TC 4 à la 356 TB, la pignonnerie de boîte est restée la même. La cote de ces deux motos, difficiles à trouver, tourne autour de 3 000 € et peut atteindre 4 000 pour une 350 en très bon état. La 256 a un palmarès plus éloquent que sa grande sœur qui n'a jamais couru. Louis Thiboud fut champion de France des rallyes avec une 250 munie de deux carburateurs de 125, André Bouin s'est hissé à la seconde place à la côte Lapize en 1956, tandis que l'équipage Larivière-Boyer se classait 5e au Bol d'Or 1956 en dépassant les 2 000 km à 84 km/h de moyenne. Et si la 256 est un peu moins nerveuse, la vitesse maxi est identique : 120 km/h en position couchée ou 110 km/h en position effacée.

POUR

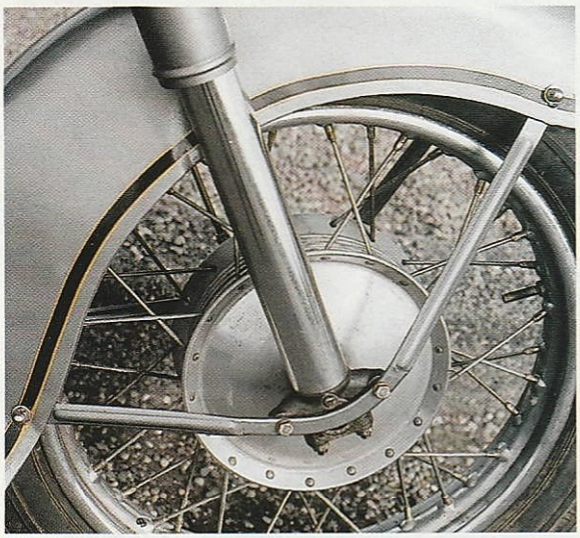
- Rare
- Freinage
- Equipement
- Performances

CONTRE

- Consommation
- Chère à l'achat
- Moteur pointu
- Garde au sol



▼ *La première version de la 356 TB apparaît en 1958 avec son réservoir émaillé classique.*



◀ *Les roues de 16 pouces et les tambours de 170 mm de diamètre donnent satisfaction aux motards plus soucieux de confort que de vitesse.*

FICHE TECHNIQUE PEUGEOT 356 TB 1958-1959

■ **MOTEUR** — Bicylindre deux-temps à trois lumières de 339,3 cm³ (60 x 60 mm). Allumage batterie-bobine et rupteurs. 1 carburateur Gurtner T24. Graissage par mélange. Transmission primaire par chaîne, secondaire par chaîne sous carter étanche. Boîte à quatre vitesses commandées par sélecteur au pied droit.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre simple-berceau en tubes d'acier. Fourche télescopique hydraulique et suspension arrière oscillante. 2 freins à tambour simple-came Ø 170 mm. Pneus de 3.25 x 16. Réservoir de 14 litres. 140 kg en ordre de marche pour 110 à 115 km/h.

accusé les garde-boue enveloppants très creux à l'avant et à l'arrière conjugués avec des pneus surdimensionnés d'alourdir l'allure de l'engin. Les coffres encastrés dans l'arrière du cadre et les tôles de protection répondent à la demande d'une clientèle sensible à la mode des motos carrossées. Les reproches déjà adressés à la 256 restent les mêmes. Les moyeux-freins Idéal, d'un dessin satisfaisant, refroidissent correctement mais grincent en cas d'utilisation excessive. Les sportifs trouvent toujours la fourche télescopique trop molle, un défaut que l'on peut atténuer en changeant l'huile.

Les jugements concernant le moteur sont positifs malgré quelques bémols. Sa cylindrée reprend l'alésage de 56 mm des 175. La puissance est portée à 16 ch grâce à un carburateur Gurtner T24 à cuve concentrique et un taux de compression plus élevé (7,8 à 1). Lors d'un test, on a enregistré une vitesse de 122 km/h en position couchée. L'essayeur déplore cependant le manque de souplesse à bas régime, qui se traduit par une impossibilité de rouler en quatrième à moins de 2 500 tr/mn. La consommation élevée à fond, plus de sept litres, n'est pas non plus en sa faveur. Pourtant, le modèle acquiert une bonne réputation. Sur la seconde version de 1959, le réservoir et la selle sont remplacés par un ensemble sport mais les ventes chutent considérablement. Pour 1958 et 1959, les Cycles Peugeot ne vendent que 2 174 motos dont moins de 400 356 TB. Si la 256 TC 4 est apparue en compétition avec quelques succès, la 356 n'aura aucun palmarès et laissera surtout le souvenir d'un modèle de tourisme économique.

Une machine très propre

Dans l'hexagone, les 356 ne courent pas les rues. Installé à côté de Clermont-Ferrand, Pierre vient de restaurer deux TB qui diffèrent par la selle et le réservoir. Ce collectionneur apprécie la marque puisqu'il a déjà remis en état trois "lionnes" (dont une magnifique 515) et s'apprête à s'attaquer à une P57. « *La première 356, acquise dans un lot, est dans mon garage depuis 15 ans. J'en ai trouvé une seconde, passée chez le même propriétaire. J'ai préféré restaurer les deux machines en*

UN MOTEUR HYBRIDE

Dans son ouvrage "Motos Peugeot, 1898-1998, 100 ans d'histoire", Bernard Salvat s'est posé la question de savoir si le moteur de la 256 TC 4 ou de la 356 TB est un bicylindre ou un bimoteur. Il décrit une mécanique complexe composée de trois éléments :

- *Le moteur principal, côté gauche, portant l'embrayage et la transmission primaire.*
- *Le moteur secondaire, recevant la dynamo, accouplé au moteur principal par un volant d'inertie central.*
- *Une boîte à quatre vitesses fermant l'arrière droit du moteur principal.*

Chaque moteur est un 175, avec son propre vilebrequin. Les deux vilebrequins sont solidarisés au moyen du volant central, le calage à 180° étant assuré par une clavette. L'embiellage tourne sur quatre roulements à billes et à rouleaux. Si l'ensemble peut sembler compliqué avec cinq plans de joints et de nombreux goujons d'assemblage, il satisfait l'amateur de mécanique qui peut intervenir sur les pignons de boîte ou le bas-moteur sans sortir le moteur du cadre. Un unique carburateur Gurtner nourrit en mélange les deux cylindres par une pipe en Y.

Un seul carburateur Gurtner nourrit en mélange les deux cylindres par une pipe en Y.

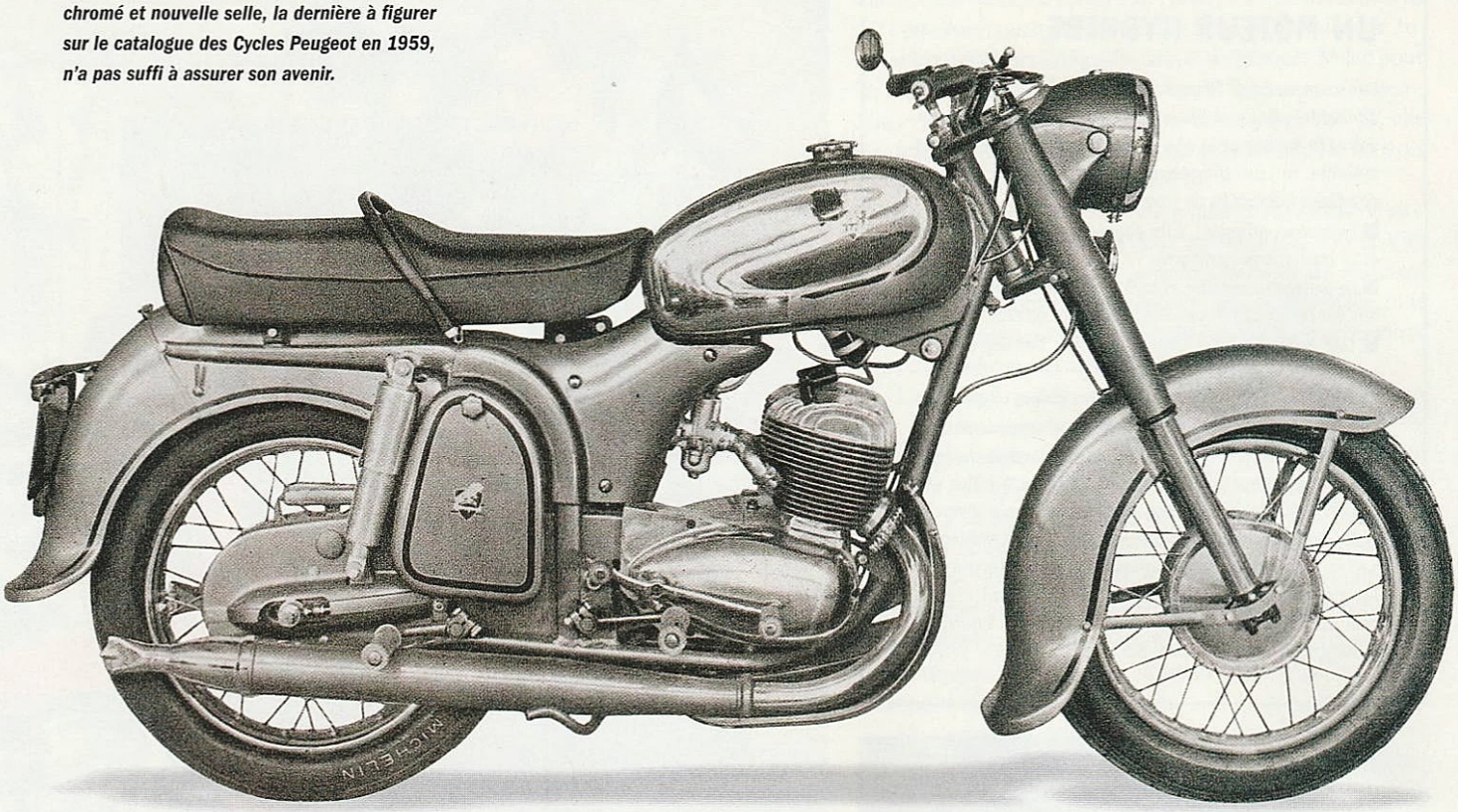
même temps. Mais une fois démontées, j'avais du mal à trouver de la place dans mon local pour pendre toutes les pièces peintes. » Le collectionneur donne son avis sur la mécanique qu'il a lui-même remise à neuf. « *L'idée de jumeler deux moteurs de 175 avec un bas-moteur spécial était une bonne idée. Le seul problème, c'est que la boîte de vitesses n'a pas évolué. Les anciens coureurs disent qu'il ne faut pas brusquer la pignonnerie.* » La critique reprochait la fragilité de la boîte de vitesses. On conseillait au conducteur de synchroniser très exactement les mouvements de l'embrayage et de la poignée des gaz. Les vitesses devaient normalement passer sans débrayer et sans grincement ni à coups.

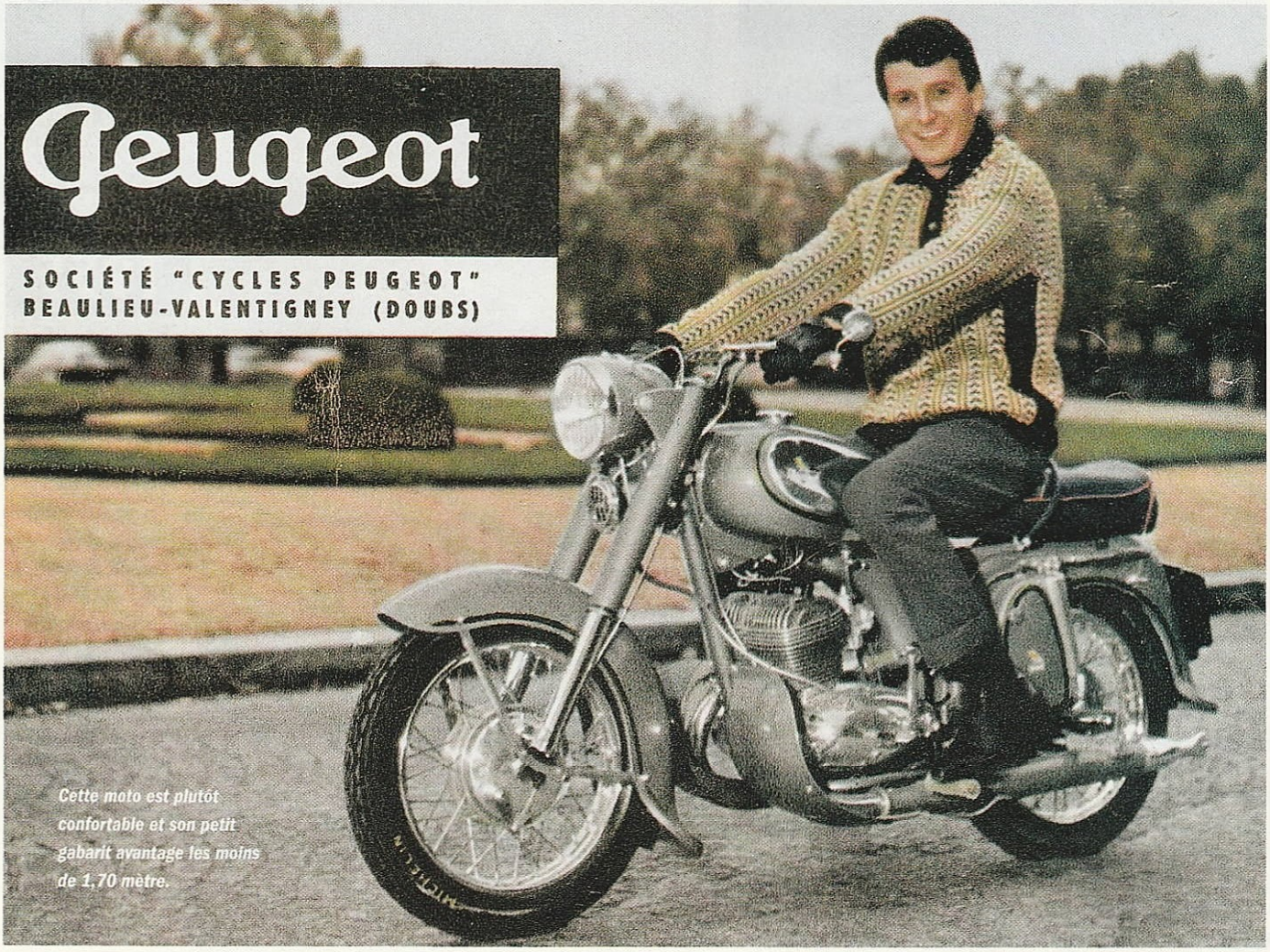
En selle

J'ai le feu vert pour me mettre au guidon, avec la possibilité de choisir un modèle à réservoir émaillé ou chromé, beaucoup plus seyant. La partie-cycle est avenante avec un guidon chromé Amac, un double-échappement à sorties indépendantes, de larges garde-boue à emboutis profonds très enveloppants, une chaîne secondaire sous carter étanche et des sabots protège-jambes. C'est un peu la moto du cadre, voulant rester propre pour se rendre au boulot. Le moteur démarre dès le premier coup de kick à gauche et j'enclenche la première en bas. Jusqu'à 90 km/h, je passe les quatre rapports en appuyant le sélecteur vers le bas. Dès que le contact avec les disques d'embrayage est amorcé, la montée en régime est franche. Evidemment, il n'est pas question de faire subir un test de résistance à cette moto fraîchement rénovée en montant les rapports au régime maxi. Il est préférable de prendre son temps pour s'assurer de bien enclencher la vitesse sous peine de se retrouver en roue libre. En dehors de la première à laquelle il faut s'habituer, les trois autres vitesses posent moins de problème. L'accélération reprend d'une manière agréable grâce à un couple bien dosé et un faible poids. Les suspensions offrent un confort plutôt agréable. La machine est compacte et son allure est presque contemporaine. Très basse pour une 350, elle avantage les tailles moyennes. La selle biplace est plus

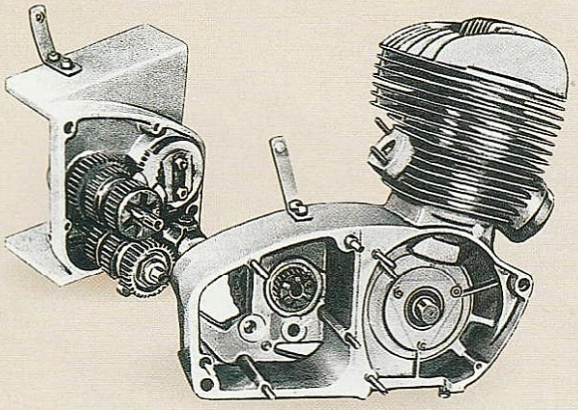
▲ ***A sa sortie en 1954, la 256 TB est présentée comme une machine propre et sans soucis, comme une alternative à la petite voiture d'occasion qui commence à lui faire du tort.***

▼ *Le rajeunissement de cette 350, avec réservoir chromé et nouvelle selle, la dernière à figurer sur le catalogue des Cycles Peugeot en 1959, n'a pas suffi à assurer son avenir.*

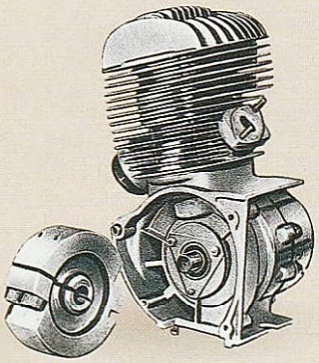


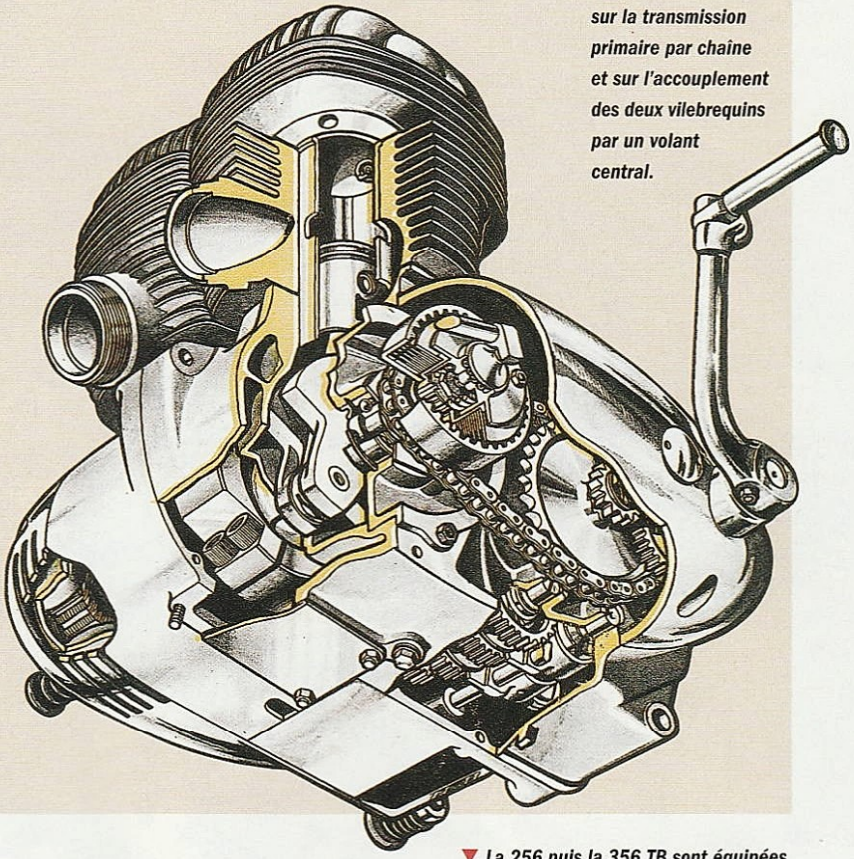


Cette moto est plutôt confortable et son petit gabarit avantage les moins de 1,70 mètre.



▲ ▶ *Voici les trois parties principales de ce bicylindre. Sa conception modulaire dictée par l'économie permet d'intervenir sur la boite ou sur le bas-moteur sans sortir celui-ci du cadre.*





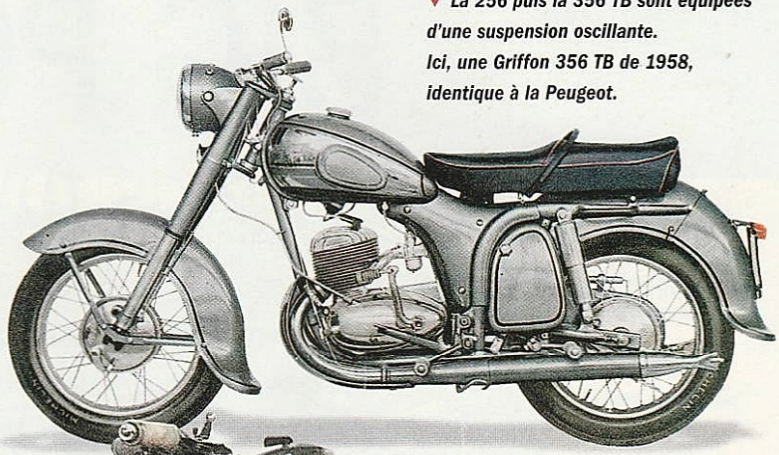
▼ *Gros plan sur la transmission primaire par chaine et sur l'accouplement des deux vilebrequins par un volant central.*

confortable que la selle suspendue par un ressort. Lorsqu'il faut se ralentir avant un virage, on peut compter sur les freins qui jouent leur rôle. Bref cette moto était fort convenable pour son temps.

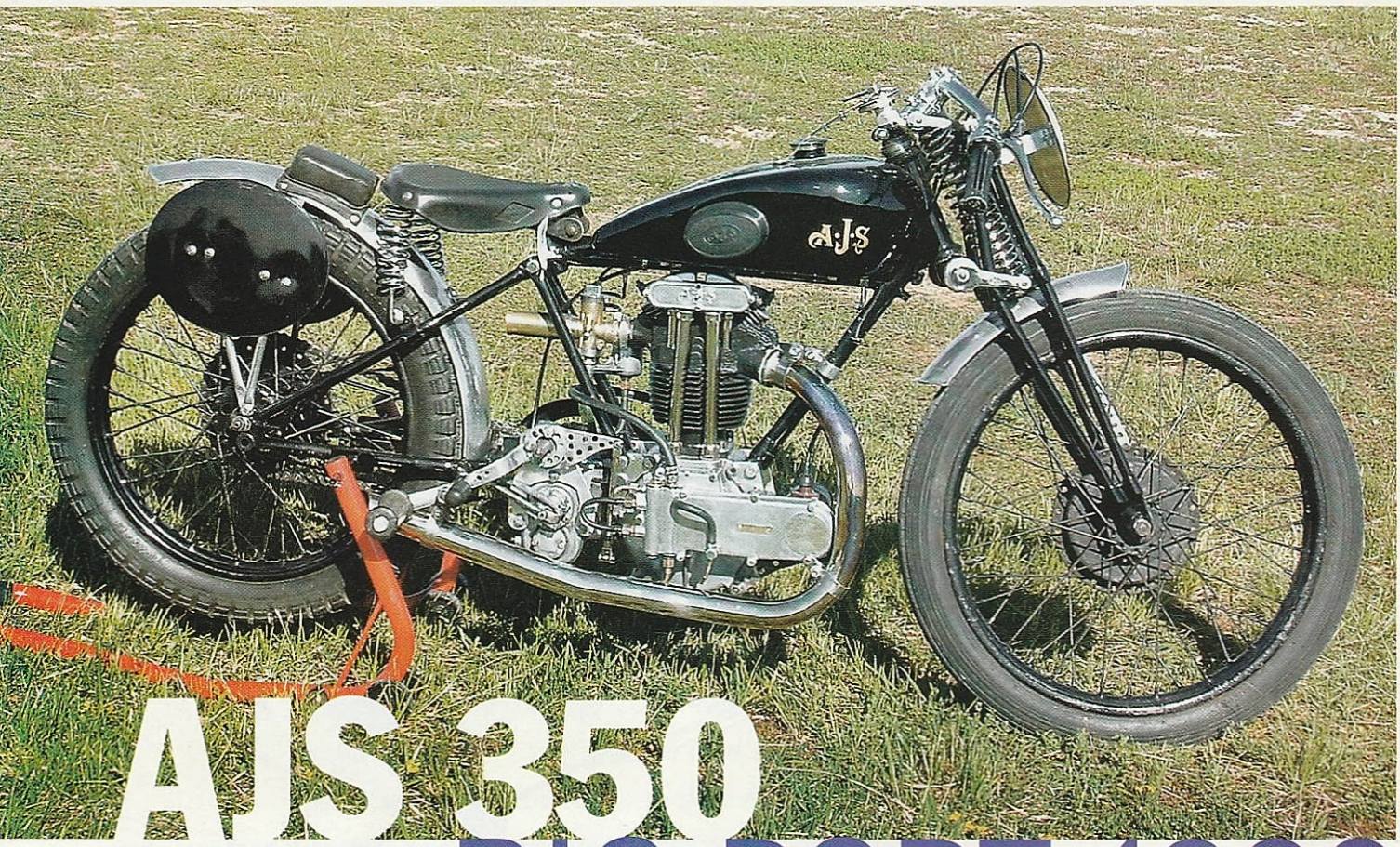
Seulement voilà : la vraie 350 sportive de l'époque était la BSA Gold Star. La guerre d'Algérie et la conjoncture économique ont détourné les acheteurs potentiels. Et pour couronner le tout, l'arrivée des premières Honda au début des années 60, performantes, propres, fiables et de surcroît munies d'un démarreur électrique, va donner le coup de grâce. La 356 TB n'aura pas le temps de faire carrière. ●

Merci à Sylvain Eyerschet, responsable de la documentation Cycles et Motocycles au musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux (tél. 03 81 99 41 66, fax 03 81 99 41 81. E-mail : sylvain.eyerschet@mpsa.com).

▼ *La 256 puis la 356 TB sont équipées d'une suspension oscillante. Ici, une Griffon 356 TB de 1958, identique à la Peugeot.*



◀ *La 256 TC4, ici, un modèle 1955, fait beaucoup plus ancienne que la TB avec sa suspension arrière coulissante et sa selle monoplace.*



AJS 350 BIG PORT 1929

Un gros tuyau...

PAR CHRISTOPHE GARCIA

Qu'on ne se méprenne pas : si l'AJS 350 Big Port paraît bien attirante aujourd'hui, cette moto n'amusait pas ses adversaires dans le courant des années 20. Elle a même remporté le Tourist Trophy devant tous les gros cubes, et ce dès sa première sortie sur l'île de Man en 1921.

▲ ***En deux mots, l'AJS Big Port, c'est une toute petite moto animée par un moteur "gros comme ça", une machine légère avec un énorme tempérament.***

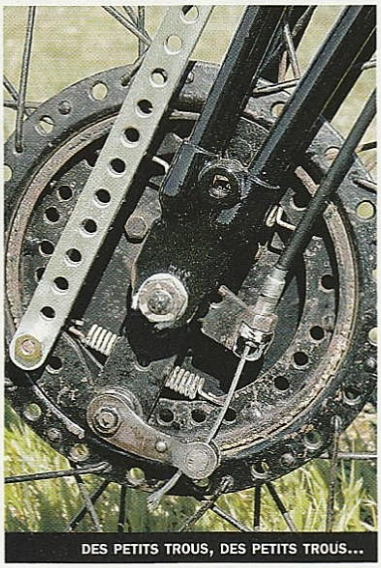
Big Port : drôle de nom pour une moto ! On peut même se demander si ce sobriquet qui signifie "Gros Tuyau" n'est pas sarcastique. C'est pourtant bien ce qui pouvait se lire dans les yeux amusés des concurrents du TT 1921 lorsqu'ils ont vu ce petit modèle de bécane engagé. Que ce soit en catégorie Junior ou Senior, elle semblait bien frêle face aux grosses cylindrées telles les Sunbeam, Alcyon ou Harley-Davidson. Et pourtant ! La dernière née de la firme anglaise Albert John Stevens and Company Limited (AJS & Co Ltd.), basée à Wolverhampton, allait rafler les deux catégories au nez et à la barbe de tous les Goliath. On ne se moquait plus après l'arrivée et, si l'on a parlé de gros tuyau, c'était une marque de respect imposé par l'énergie crachée par le tube d'échappement. Et dire que la Big Port ne valait "que" 120 km/h en pointe…

Adaptation

C'est lors des dernières Coupes Moto Légende à Montlhéry que Lionel est tombé sur cette AJS Big Port de 1929. Elle semblait l'attendre au milieu de la bourse d'échanges, et, bien qu'une totale remise en état soit nécessaire, la moto était complète. Sans trop détailler, les éléments non conformes à l'origine sautent aux yeux comme les garde-boue tronqués, l'absence du réservoir d'huile (dont le circuit a été fermé pour plus de sécurité), le pot d'échappement raccourci ou bien évidemment la greffe d'un sélecteur. Lionel pense qu'il s'agit d'une modification d'époque afin d'adapter l'AJS au moto-ball. Renseignement pris auprès du club AJS-Matchless, il semblerait en effet qu'une Big Port de 1929 possède le levier de changement de vitesses sur le réservoir. Il a donc fallu adapter deux bagues crénelées derrière le sélecteur car il n'y a pas de verrouillage interne dans la boîte. Remarquez tout de même qu'il n'y a pas de quoi hurler au sacrilège.

Elle arrache !

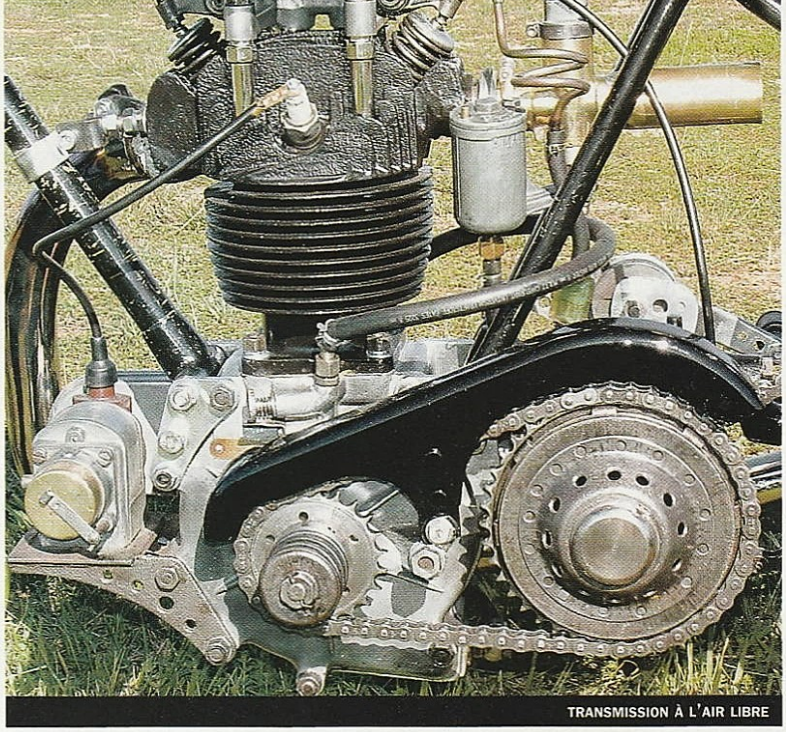
Marrante cette moto qu'il faut pousser pour la démarrer. Elle est tellement petite que même un enfant peut poser les pieds au sol. Mais le son grave qui sort du fameux gros tuyau rap-



DES PETITS TROUS, DES PETITS TROUS...

◀ *Les deux freins à tambour simple-came sont copieusement allégés et donnent une touche "racing" pas désagréable du tout.*

▶ *Le mono 350 culbuté délivre une vingtaine de chevaux, ce qui est largement suffisant pour la petite centaine de kilos de la machine.*

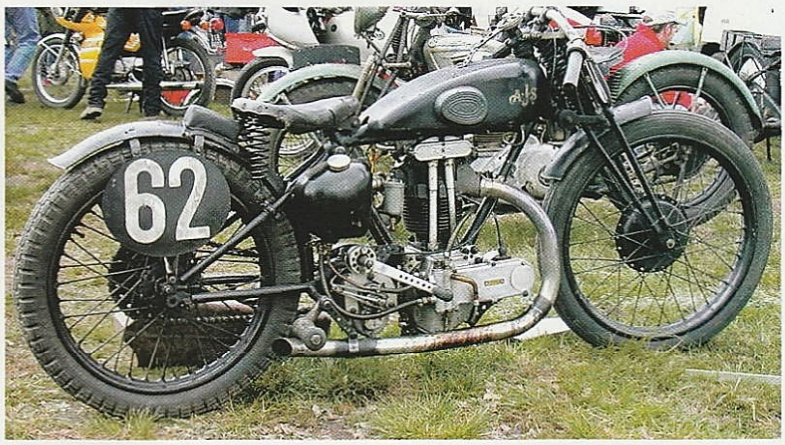


TRANSMISSION À L'AIR LIBRE

	UTILISATEUR	COLLECTIONNEUR
POUR	■ Légèreté ■ Moteur solide ■ Tenue de route	■ Esthétique ■ Marque chargée d'histoire
CONTRE	■ Peu de documentations ■ Boîte de vitesses ■ Pas de kick	■ Nombreux modèles ■ Rarement d'origine

▶ *Difficile de faire plus simple comme poste de pilotage. Remarquez le frein de direction avec son ressort en étoile.*

DÉPOUILLÉ



▲ *C'est à la bourse des Coupes Moto Légende que Lionel est tombé sur son AJS. Bien qu'une totale remise en état soit nécessaire, la moto était complète avec quelques éléments non conformes à l'origine.*

BON À SAVOIR

- Si l'on roule peu, il est intéressant de fermer le circuit d'huile qui, d'origine est un goutte à goutte.
- Vérifiez régulièrement la partie arrière du cadre d'assez faible section.
- En balade, emportez une bombe d'huile pour chaîne afin de lubrifier les soupapes à l'air libre.
- Quelques pièces comme le réservoir sont quasiment introuvables.
- Sur une moto anglaise des années 20, prévoyez plusieurs jeux de clés : au fil des ans, les boulons d'origine ont été remplacés par tout et n'importe quoi.

FICHE TECHNIQUE AJS 350 BIG PORT 1929

■ **MOTEUR** — Monocylindre culbuté de 348,36 cm³ (74 x 81 mm). Environ 20 ch. Allumage par magnéto Lucas. Carburateur Amal Ø 32 mm. Embrayage monodisque à sec avec garniture en liège. Transmission primaire par chaîne. Boîte de vitesses séparée à 3 rapports. Environ 120 km/h pour 93 kg.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre tubulaire simple-berceau interrompu en acier. Fourche à parallélogramme et arrière rigide. 2 freins à tambour simple-came, Ø 180 mm à l'avant et 160 mm à l'arrière. Pneu Av./Ar. : 2,75 x 21/3,00 x 19.

AJS-Matchless Owners Club, 4 rue de l'Abergement, 21130 Auxonne, tél. 03 80 37 47 23.
E-mail : cmsa@club-internet.fr

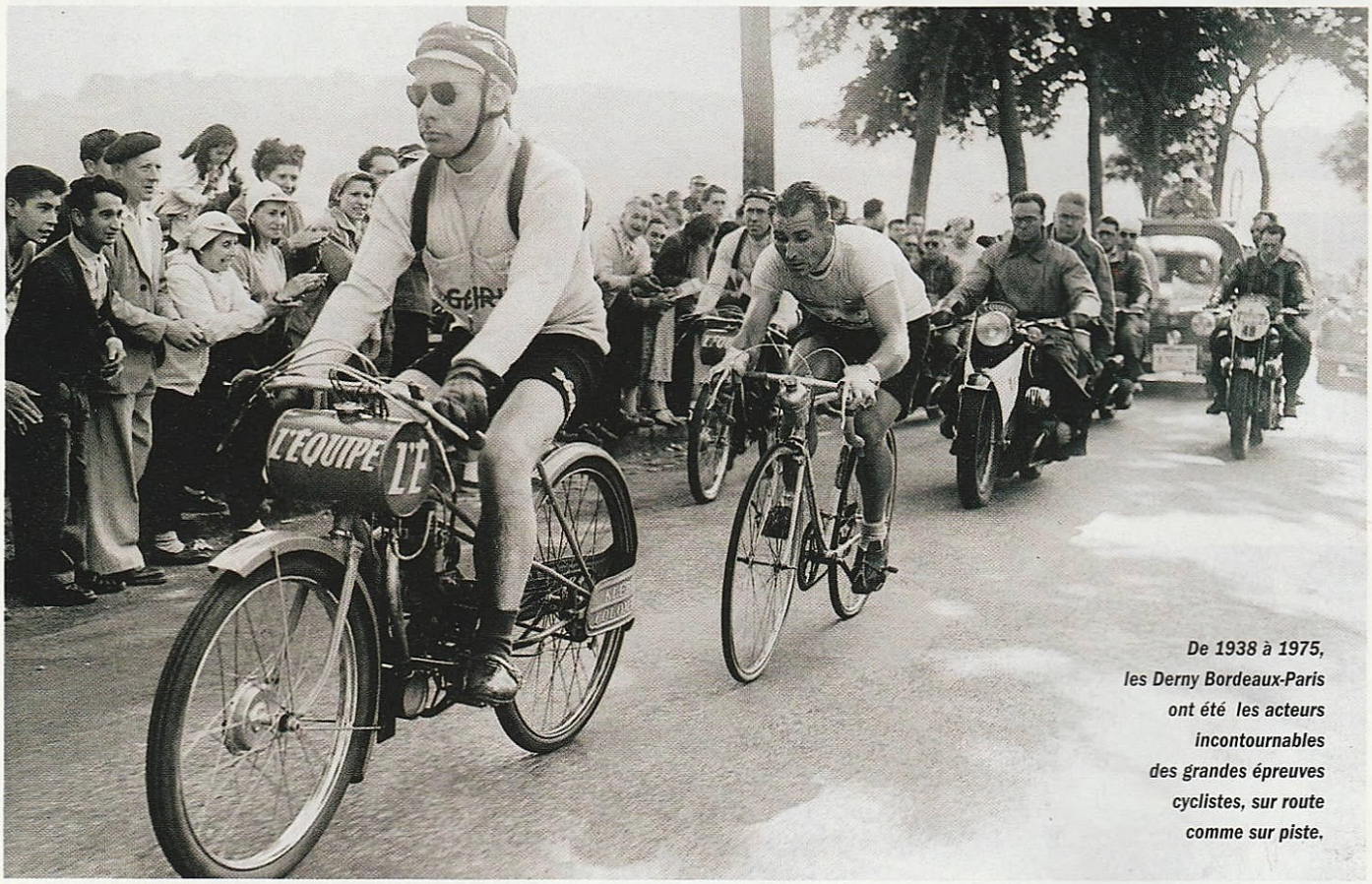
pelle que l'AJS n'est pas à proprement parler un jouet. Enfin si, mais pour les grands ! Il faut prendre son temps et décomposer pour passer les rapports, se rappeler que même si la tenue de route est étonnante de précision il n'y a pas de suspension arrière, et le moteur bourré de peps arrache littéralement l'ensemble dans les petits coins. Un vrai gros mono, quoi ! Il faut tout de même veiller à bien lancer la bête avant de passer la troisième à cause de la démultiplication interne très longue par rapport au second rapport. Quant au freinage, la pose de garnitures neuves devrait apporter une efficacité plus que suffisante pour les 100 kg de l'engin.

Passez près d'une Big Port, et instantanément le désir de la détailler vous tenaille. Non seulement c'est mignon tout plein, mais surtout ça rappelle que la Grande-Bretagne est un berceau de la belle mécanique. Et puis n'oublions pas que la 500 cm³ Porcupine ou la 350 cm³ 7R, ces deux reines de la piste, n'auraient peut-être jamais existé s'il n'y avait eu auparavant des Big Port.

DERNY 100 TOURISME

Inclassable ! Né dans le milieu cycliste, le Derny 100 cm³ n'a pas d'équivalent chez d'autres constructeurs avec sa propulsion assurée à la fois par son pilote et par son moteur. C'est la course cycliste sur route derrière entraîneur qui nous a offert cet hybride.

PAR DUCLOUX



De 1938 à 1975, les Derny Bordeaux-Paris ont été les acteurs incontournables des grandes épreuves cyclistes, sur route comme sur piste.

La course cycliste Bordeaux-Paris, dès sa naissance en 1891, fait la part belle à l'endurance avec son étape unique de 570 km. A une fois près, elle s'est toujours courue avec des entraîneurs sur la dernière partie du parcours. En 1931, ils sont remplacés par des motos. Les machines utilisées sont des 350 cm³ latérales Alcyon. A partir de 1934, Paul Espeit, l'un des grands journalistes sportifs de l'époque, va orchestrer une campagne pour tenter de remplacer ces motos qui s'adaptent mal au rythme des coureurs. Les vélomoteurs 100 cm³ sont en progrès constant, pourquoi ne pas s'en servir de base pour créer un engin d'entraînement ? Celui-ci devra pouvoir être utilisé, aussi bien sur piste, que sur route.

Un ancien coureur, Derny, le contacte immédiatement, lui annonce qu'il travaille déjà sur un projet de ce genre et lui propose une démonstration dans les allées du Bois de Vincennes. Derny, au guidon de son prototype, avec un 100 cm³ Zürcher et un énorme braquet de 60 x 14 en pignon fixe, atteint une vitesse élevée avec beaucoup de souplesse dans les reprises. Il faudra cinq ans à Espeit et à Derny pour faire valider la formule par le milieu cycliste.

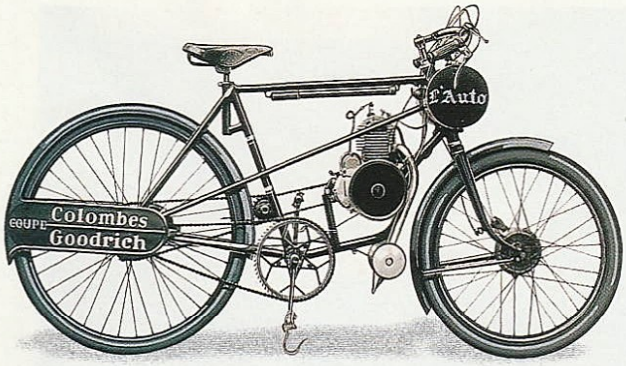
Première sortie

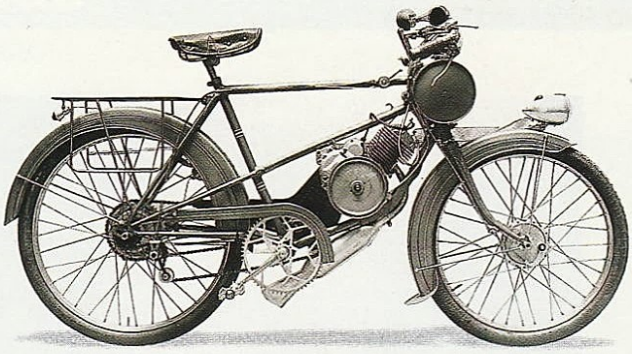
Elle a lieu lors du "Derby de St-Germain", couru sur 284 km, qui sert d'épreuve de préparation avant Bordeaux-Paris. Charles Pélissier remporte l'épreuve en 6 heures et 25 mn et les Derny entament dès lors une carrière sportive qui durera près de 40 ans…

Entraîneurs, clubs, organisateurs, commandent par dizaines des Derny et une demande, inattendue, provient du grand public. Derny y répond en proposant une version différente de son Bordeaux-Paris. Le moteur est légèrement incliné vers l'avant, les tôles latérales disparaissent des côtés de la roue arrière (elles sont destinées à permettre au coureur de suivre au plus près et sans risque), un porte-bagages les remplace.

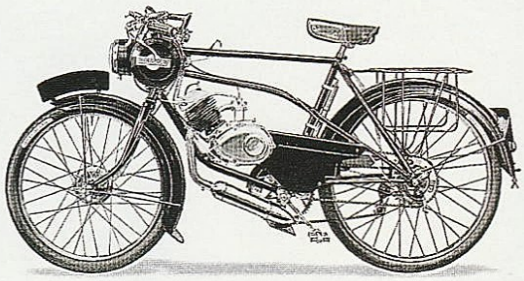
Le tube de fixation de la selle devient classique, il n'est pas nécessaire de surélever le pilote pour augmenter l'abri aérodynamique. La présentation de ce nouveau modèle et d'un tandem qui en dérive, à lieu dès 1939 sur la piste du Parc des Princes, au cours d'une épreuve cycliste.

C'est le moment où Derny, âgé, cède son affaire. Les nouveaux dirigeants vont savoir maintenir l'entreprise dans le même esprit, et pendant la guerre, une production, très ralentie, va même se poursuivre.





◀ *De 1938 à 1950, le Bordeaux-Paris reste pratiquement inchangé. Ce modèle DM non immatriculé date d'avant 1942.*



▲ *Garde-boue enveloppant et échappement queue de poisson, mais allumage par magnéto : ce Tourisme est sorti d'usine en 1949 ou 1950.*

◀ *Les derniers Tourisme ont un peu évolué au niveau du cadre et ont adopté l'allumage par volant magnétique.*

COMMENT LES RECONNAITRE

- 1939-1941 : Type "DM Bordeaux-Paris" à moteur vertical et type "DM" de tourisme à moteur incliné vers l'avant.
- 1942-1948 : Pas d'évolutions mécaniques mais immatriculation pour les deux modèles et éclairage sur le Tourisme.
- 1949-1950 : Tourisme avec garde-boue enveloppants et silencieux en queue de poisson.
- 1951-1956 : Zürcher avec volant magnétique.
- 1956-1958 : Cadre mixte sur demande sur le Tourisme.

BIBLIOGRAPHIE

- MAGAZINES

La Vie de la Moto n° 88/10. **Cyclomoto** n° 10, 13, 14 et 21. **Motocyclisme** n° 15.

- LIVRES

Le Temps des Mobs (J. Goyard, ed. EPA).

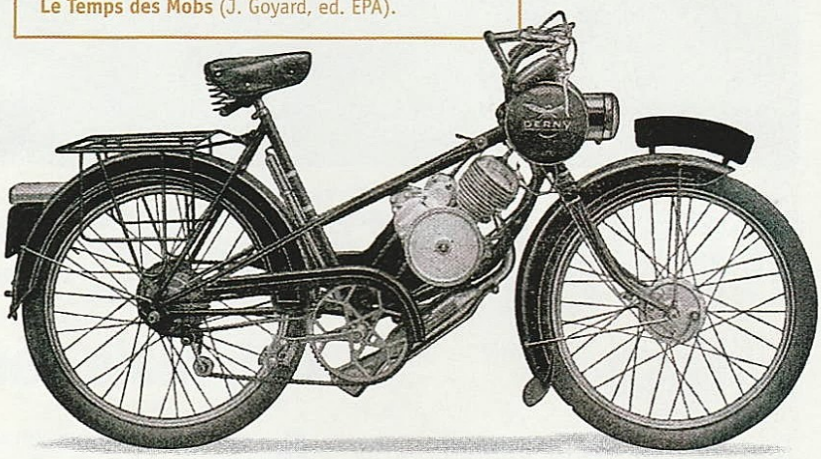
Des vélomoteurs pour l'administration

De 1938 à 1941, ces machines ne possèdent pas de carte grise et leur présentation est très spartiate, elles sont d'un même type, baptisées "DM", qu'elles soient en solo ou en tandem. A partir de 1942, toujours d'un seul type, elles deviennent des "DM 1", mais avec cette fois une carte grise et un éclairage.

Il faut attendre 1949 pour retrouver une production conséquente. Le Bordeaux-Paris n'a pas évolué, à quelques détails mineurs près, une obligation pour respecter une compatibilité dans les compétitions avec les modèles d'avant-guerre. Quant au modèle "Tourisme", il a reçu des garde-boue plus enveloppants, un vrai silencieux en queue de poisson à la place d'une boîte ronde, et la chaîne du moteur est maintenant protégée par un carter. Une suspension avant à courts balanciers est proposée en option, comme un compteur de vitesse, une béquille ou un carter de carburateur.

A partir de 1951, un nouveau 100 cm³ Zürcher deux vitesses équipe les Derny, il a été entièrement redessiné, ses cotes d'alésage-course passent de 50 x 50 à 48,5 x 54 mm et sa puissance est portée à 2,2 ch à 3 500 tr/mn au lieu des 2 ch à 2 400 tr/mn des premiers modèles. On peut regretter son volant extérieur remplacé par un volant magnétique, plus aux goûts du jour que la magnéto, mais surtout la transmission primaire qui est devenue silencieuse, les anciens pignons à taille droite donnaient au Derny une sonorité très particulière assez agréable, elle le précédait, le faisant reconnaître de loin. Un véritable spectacle au printemps, lorsque sur la nationale 1, pédalant allégrement, ils revenaient de balades dans les bois avec leurs gros bouquets de jonquilles.

A partir de 1953, les ventes de tandems baissent chez Derny, de plus en plus de couples de "Dernystes" préfèrent utiliser deux machines solos. Le phénomène est si important, que des artisans se spécialisent dans la transformation des tandems, en Derny solos. Les chiffres de production montrent aussi que souvent c'est un deuxième solo qui est acheté : 513 Derny en 1953, 904 en 1954, 1 475 en 1955. La crise du deux-roues qui débute en 1956 coïncide avec un changement de propriétaire chez Derny. La nouvelle direction diversifie la production, en oubliant un peu ses "classiques", avant de disparaître en 1958. En 20 ans, environ 7 000 "vrais" Derny ont été construits.



▲ *De 1956 à 1958, il est possible sur demande d'obtenir un Derny à cadre mixte.*

Un Derny solo, aujourd'hui

Il n'est pas très cher, 1 000 à 1 300 € s'il est restauré et peut partir par la route. Dans le cas contraire, moitié moins. Sa construction très "cycle" oblige à se tourner vers un marché inhabituel pour trouver des pièces. La plupart des clients commandaient leur Derny dans une couleur de leur choix, faites de même si vous le restaurez, mais attention, l'émail était toujours de qualité et les nombreux filets très fins. Le moteur Zürcher, fabriqué chez Alcyon, a été utilisé sur de nombreux vélomoteurs de cette marque et n'est donc pas excessivement rare. Si la carte grise de votre solo porte la mention "tandem", ne vous en formalisez pas, c'est un "raccourci". La plaque constructeur étant, d'origine, fixée sur le pare-chaîne et non sur le cadre, elle est souvent manquante.

Vos sorties "vélo" du dimanche vont devenir moins banales, en emmenant "facile" l'énorme braquet de votre Derny. Dernier conseil : si quelques anciens prennent votre roue, n'oubliez pas de tenir compte de leur âge et de leur absence de Zürcher… ●

AVEC LA COLLABORATION DES OUTILS FACOM

RÉPARER UNE CREVAISON ?

Oui, mais pas n'importe comment…

PAR PIERRE LEGENDRE

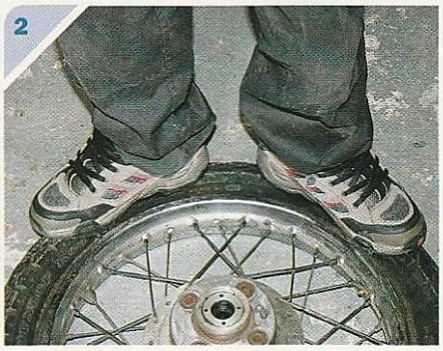
Tout motard ayant un peu de "bouteille" a connu un jour les affres de la crevaison, même si cet incident est de nos jours plus rare qu'avant. Mais peut-on toujours réparer une crevaison et comment pratiquer en fonction du type de pneu ? Réponses ici…

Avant de réparer une crevaison, il faut toujours se poser quelques questions. Tout d'abord : « *Est-ce que cette crevaison est réparable ?* », puis, « *Est-ce que ce pneu vaut la peine d'être réparé ?* », et enfin, si les réponses sont positives aux deux premières questions : « *Quel type de réparation vais-je mettre en œuvre ?*».

Une crevaison est réparable à plusieurs conditions. Il faut premièrement que la crevaison soit limitée à la bande de roulement du pneu. Pas question par exemple de réparer une crevaison provoquée par un coup de couteau dans le flanc d'un pneu, il faut dans ce cas remplacer pneu et chambre. Il faut ensuite que la perforation soit limitée en surface. Un trou d'un ou deux millimètres est parfaitement réparable alors qu'une chambre à air déchirée sur plus de cinq millimètres sera bonne pour la poubelle. Enfin, on ne répare une chambre à air que si la moto est relativement légère et si elle n'est pas trop rapide. Pas de problème donc pour une 125 cm³ des années 70 qui pèse 130 kg et roule à 120 km/h mais on préférera remplacer la chambre à air sur une 750 de la même époque qui accuse 220 kg sur la balance et taquine les 200 km/h. Au moindre doute sur vos réponses, choisissez le remplacement de la chambre à air, voire du pneu.

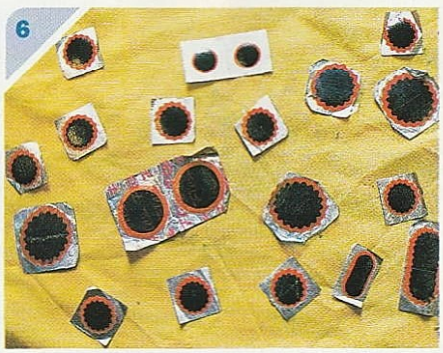
Une crevaison qui est réparable vaut la peine d'être traitée si la chambre à air et le pneu sont encore en bon état. En effet, si votre chambre comporte déjà quelques rustines, changez-en donc, et si votre pneu est limite en ce qui concerne l'usure de sa bande de roulement, remplacez-le également. Enfin, il faut choisir entre deux types de réparation qui dépendent du type de pneu monté sur votre roue : collage d'une rustine sur la chambre à air dans le cas d'un pneu "tube type" (avec chambre) ou pose d'une mèche dans la bande de roulement du pneu dans le cas d'un pneu "tubeless" (sans chambre).

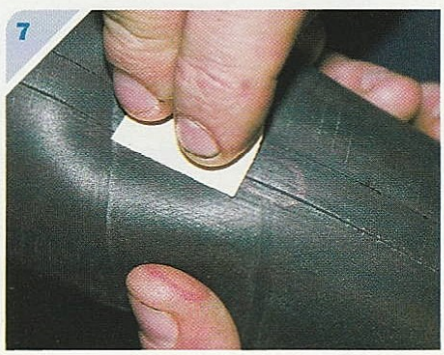
Nous allons détailler les deux modes opératoires mais, avant, il est bon de rappeler qu'une crevaison est rarement le fruit du hasard et qu'elle est souvent provoquée par le mauvais état et le manque d'entretien des pneus. Pensez donc à les remplacer avant qu'ils ne soient lisses et ajustez régulièrement leur pression : c'est le meilleur moyen pour ne jamais avoir besoin des conseils qui suivent…



LIRE UN PNEU

Un pneu comporte des inscriptions qu'il est bon de connaître. Dans notre exemple, "Michelin" est le nom du manufacturier, "Reggae" le type du pneu, "120" la section du pneu exprimée en millimètres, "90" le rapport hauteur sur section, ici égal à 0,90, "10" est le diamètre du pneu en pouces, "Tubeless" indique un pneu sans chambre, "56" est son indice de charge qui va de 30 pour 106 kg à 100 pour 800 kg, et "J" son code de vitesse (B = 50 km/h, C = 60 km/h, D = 65 km/h, E = 70 km/h, F = 80 km/h, G = 90 km/h, J = 100 km/h, K = 110 km/h, L = 120 km/h, M = 130 km/h, N = 140 km/h, P = 150 km/h, Q = 160 km/h, R = 170 km/h, S = 180 km/h, T = 190 km/h, U = 200 km/h, H = 210 km/h, V = 240 km/h, ZR = >240 km/h). En cas d'absence de code de vitesse, on considère qu'un pneu est limité à 150 km/h. On peut aussi trouver sur le flanc d'un pneu des flèches indiquant le sens de rotation pour la roue avant et arrière et un point en relief qui marque l'emplacement du balourd.





1 *Voici l'exemple type de la crevaison rêvée : un clou s'est planté en plein centre de la bande de roulement et est resté en place. Avantages : la perforation est bien placée et est limitée en taille. Votre premier travail consiste à retirer l'objet responsable de la crevaison.*

2 *Nous commençons par la réparation d'une crevaison sur un pneu avec chambre à air. Dans ce cas, il est indispensable de démonter la roue de la moto puis de sortir la chambre. Pour cela, après avoir dégonflé entièrement la roue, démonté l'obus de valve et rentré celle-ci dans la jante, on commence par repousser avec les pieds le talon du pneu jusqu'au fond de la jante.*

3 *A ce stade, on introduit du côté opposé à la valve, un premier démonte-pneu entre le talon et la jante, suivi d'un deuxième démonte-pneu à une dizaine de centimètres du premier. L'espace entre les deux outils est suffisant pour glisser la main entre jante et talon.*

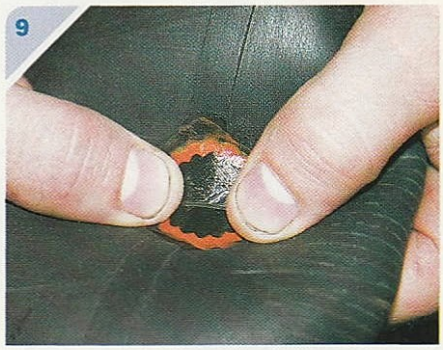
4 *On termine de sortir le flanc à la main et on extrait la chambre à air du pneu. On vérifie alors qu'aucun autre objet n'est planté dans le pneu en passant une main à l'intérieur et sur tout le pourtour de celui-ci. Si le pneu est en bon état, le démontage s'arrête là. Dans le cas contraire, on continue comme à la photo 3 pour sortir le deuxième talon.*

5 *Il existe plusieurs manières pour localiser une crevaison sur une chambre. On peut par exemple la gonfler et écouter par où s'échappe l'air, on peut aussi se la passer à proximité de la joue pour "sentir" d'où s'échappe l'air. Mais la méthode la plus efficace est de plonger la chambre gonflée dans un seau d'eau et d'examiner le panache de bulles qui localise toute crevaison.*

6 *Une crevaison sur une chambre à air se répare en y collant une rustine. Ces petites pastilles de caoutchouc sont vendues sous forme de boîtes qui contiennent un kit complet de réparation. Celui-ci se compose généralement de rustines de différentes tailles, d'un tube de colle spécial et d'une râpe ou d'un morceau de papier de verre. Ils existent pour bicyclettes, cyclomoteurs ou motos et se différencient principalement par la taille des rustines.*

7 *Après avoir localisé le trou comme expliqué à la photo 5, on sèche la chambre, on entoure le trou d'un cercle tracé au stylo bille et on passe un coup de papier de verre ou de râpe sur la chambre, à l'endroit où sera collée la rustine. Cette opération sert à améliorer l'accrochage de la rustine.*

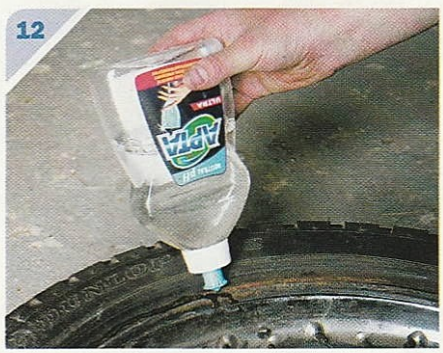
8 *On essuie la zone râpée pour retirer la poussière de caoutchouc et en enduit cette zone avec la colle à rustine. On attend alors quelques minutes, jusqu'à ce que la colle n'adhère plus au doigt.*



9 *Les rustines sont généralement livrées sur un papier métallique qui sert de support. On décolle la rustine de son support, on la positionne en veillant à ce que le trou se retrouve au centre de la rustine et l'on appuie fortement dessus pendant plusieurs minutes en insistant bien sur la périphérie.*

10 *Il reste à retirer la pellicule transparente de protection. Si le collage est parfaitement réalisé, les bords de la rustine ne se soulèveront pas lors de cette opération.*

11 *Après avoir contrôlé l'état du fond de jante (la bande de caoutchouc ou de tissus qui protège la chambre des têtes de rayons) et l'avoir remplacé s'il est coupé ou en mauvais état, on peut réintroduire la chambre un peu gonflée dans le pneu en veillant à l'alignement de la valve avec son trou. Une bonne habitude consiste à badigeonner d'un peu de talc (pas trop) l'intérieur du pneu pour limiter les frottements entre chambre et pneu.*



12 *Remonter un pneu à sec est souvent difficile. Les professionnels se servent d'une machine et applique de la graisse à pneu sur le talon pour faciliter le glissement de celui-ci sur la jante. Nous, nous utiliserons du liquide vaisselle qui aura le même effet. Attention, ne vous servez jamais de graisse ordinaire ou d'huile pour cela, sous peine d'endommager pneu et chambre.*

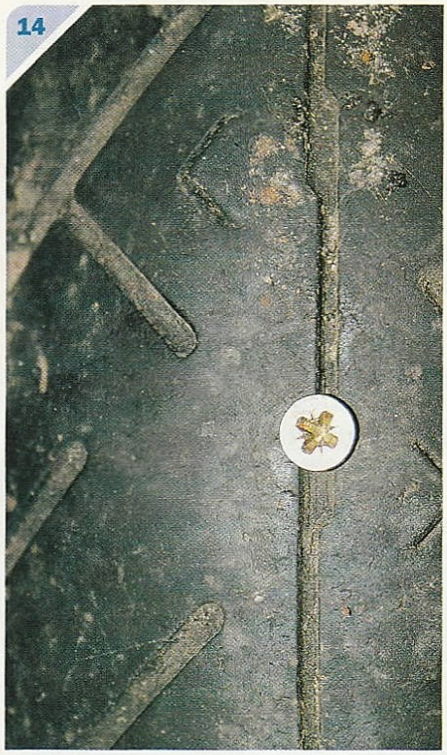
13 *Le remontage du talon sur la jante se fait à la main, en commençant par le côté opposé à la valve. On termine avec les pieds, et surtout pas avec un démonte-pneu qui, comme son nom l'indique, sert à démonter et non à monter les pneus. Après remontage de l'écrou de valve, on gonfle la roue à une pression supérieure à celle d'utilisation, on vérifie si le pneu ne se dégonfle pas et on ramène la pression à sa valeur normale. Il reste alors à remonter la roue sur la moto.*

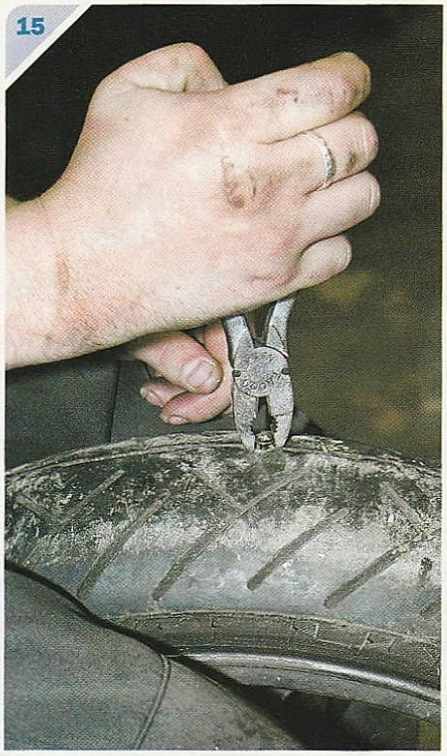
FACOM®
Informations générales et commerciales :
01 64 54 45 45
Service technique :
01 64 54 45 14
www.facom.com

QUELLE TAILLE ?

Voici les dimensions des pneumatiques les plus courants exprimées en pouces et en millimètres et leurs équivalences.

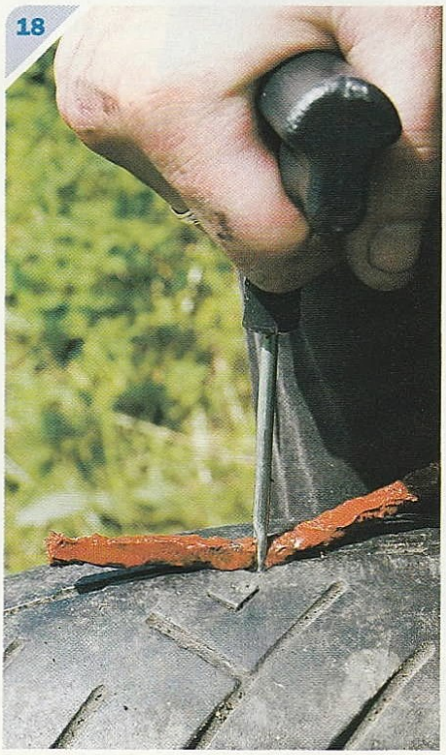
POUCES		MILLIMÈTRES	
Série normale	Série basse	Série 90	Série 80
2,50 x 17	3,10 x 17	80/90 x 17	
2,75 x 17	3,10 x 17	80/90 x 17	
4,25 x 17		120/90 x 17	130/80 x 17
4,50 x 17	5,10 x 17	130/90 x 17	140/80 x 17
2,75 x 18	3,10 x 18	80/90 x 18	
3,00 x 18	3,10 x 18	80/90 x 18	
3,25 x 18	3,60 x 18	90/90 x18	100/80 x 18
3,50 x 18	4,10 x 18	100/90 x 18	110/80 x 18
3,75 x 18	4,10 x 18	100/90 x 18	110/80 x 18
4,00 x 18	4,25/85 x 18	110/90 x18	120/80 x18
4,00 x 18	4,70 x 18	120/90 x 18	130/80 x 18
4,25 x 18		130/90 x 18	140/80 x 18
3,00 x 19	3,60 x 19	90/90 x 19	
3,25 x 19	3,60 x 19	90/90 x 19	
3,50 x 19	4,10 x 19	100/90 x 19	
2,75 x 21		80/90 x 21	
3,00 x 21	3,25 x 21	90/90 x 21	

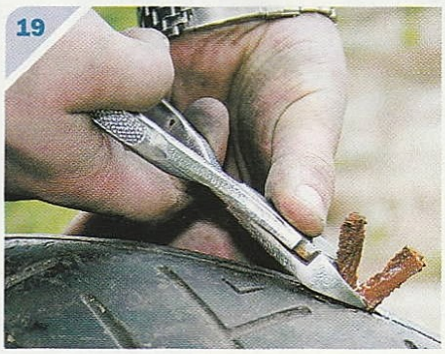

14


15

16

17


18


19

20

14 *On vient de le voir, la réparation d'une crevaison sur un pneu avec chambre est assez longue car il faut démonter la roue de la moto et sortir la chambre du pneu. Dans le cas d'un pneu sans chambre, encore appelé "tubeless", on laisse la roue sur la moto et la réparation se fait par l'extérieur du pneu, ce qui est beaucoup plus simple et rapide.*

15 *Comme à la photo 1, on retire du pneu l'objet responsable de la crevaison après avoir pris la précaution de dégonfler entièrement la roue. Pour cela, le mieux est de démonter l'obus de la valve.*

16 *Les kits de réparation pour pneus tubeless se composent de deux outils, d'un tube de colle et de plusieurs mèches, plus très souvent une ou deux petites cartouches d'air comprimé. On commence le travail en égalisant la forme du trou avec le premier outil qui est une sorte de râpe. Il faut que le trou devienne le plus régulier possible, sans aspérité ni petits morceaux de caoutchouc prêts à se détacher.*

17 *Le second outil ressemble au chas d'une aiguille qui serait ouvert sur un côté. On y introduit l'une des mèches du kit que l'on enduit copieusement de colle.*

18 *On fait entrer l'ensemble outil plus mèche dans le trou, on fait un quart de tour avec le poignet et l'on tire l'outil vers le haut. Cette manœuvre a pour effet de dégager l'outil du pneu tout en laissant la mèche dans le trou.*

19 *On attend une dizaine de minutes pour que la colle soit bien sèche et l'on arase au ras du pneu l'excédent de mèche qui dépasse. Pince coupante ou cutter, tout est bon pourvu que la coupe soit franche et net et que l'outil utilisé n'entaille pas le pneu.*

20 *Il reste à gonfler la roue selon la procédure décrite à la photo 13 et à vérifier si le pneu tient la pression. Effectuez les premiers kilomètres très prudemment et à vitesse réduite puis, faites contrôler votre réparation par un professionnel qui, le cas échéant, pourra décider de reprendre la réparation par l'intérieur, une technique qui n'est pas à la portée du particulier.*
Enfin, n'oubliez pas que le meilleur moyen de ne pas crever est de rouler sur des pneus en bon état, sans surcharge et correctement gonflés.

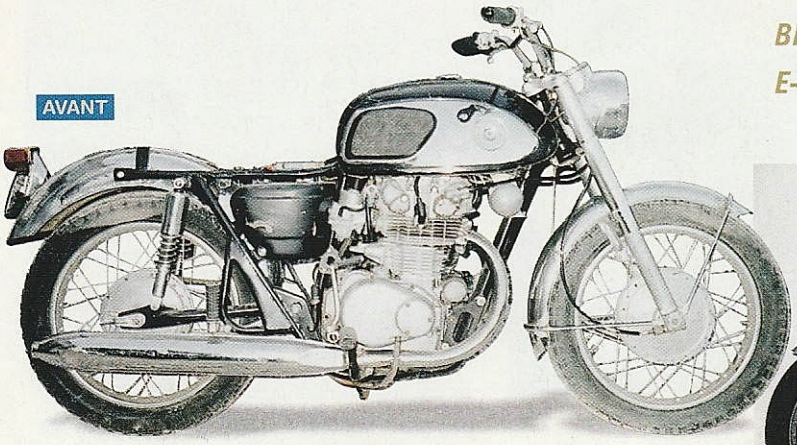
Vos restaurations

AVANT APRÈS

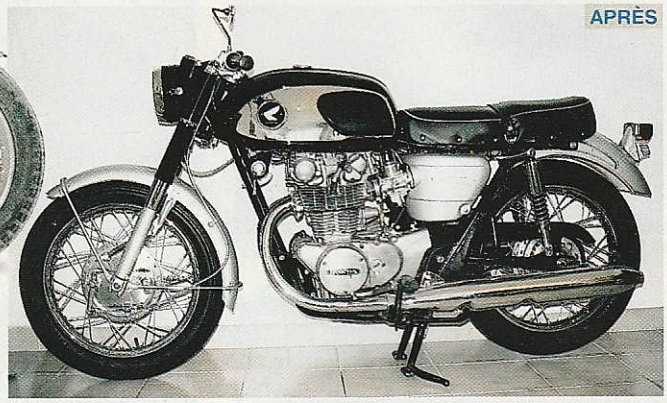
Deux photos, "avant et après restauration", quelques lignes, et hop, votre moto se retrouve dans Moto Légende. Elle est pas belle la vie ?

Moto Légende, "Avant-Après",
BP 419, 77309 Fontainebleau Cedex.
E-mail : pierre.bontemps@lva.fr

AVANT



APRÈS



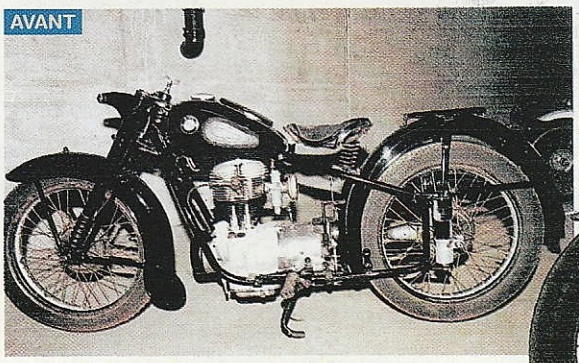
HONDA CB 450 BLACK BOMBER

Après trois ans de restauration, Daniel Laugier vient de se séparer de sa Honda CB 450 première génération, celle que l'on surnommait «Black Bomber».

BMW R25 1950

Après la refabrication de quelques pièces et la rectification d'éléments internes au moteur, la BMW R25 de Dany Coutellier a repris la route.

AVANT

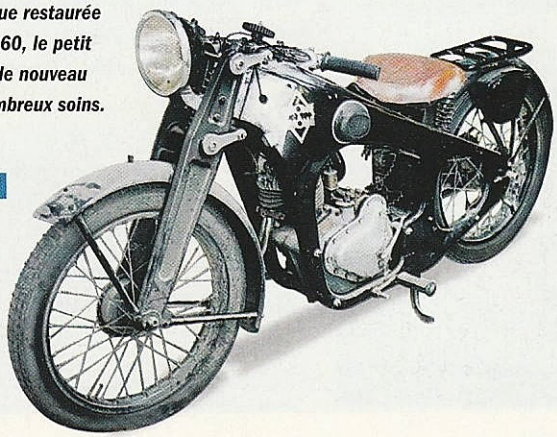


APRÈS

GNOME & RHONE 250 JUNIOR 1935

Daniel Berretta a acheté sa Gnome et Rhone à un ami. Bien que restaurée dans les années 60, le petit monocylindre a de nouveau nécessité de nombreux soins.

AVANT



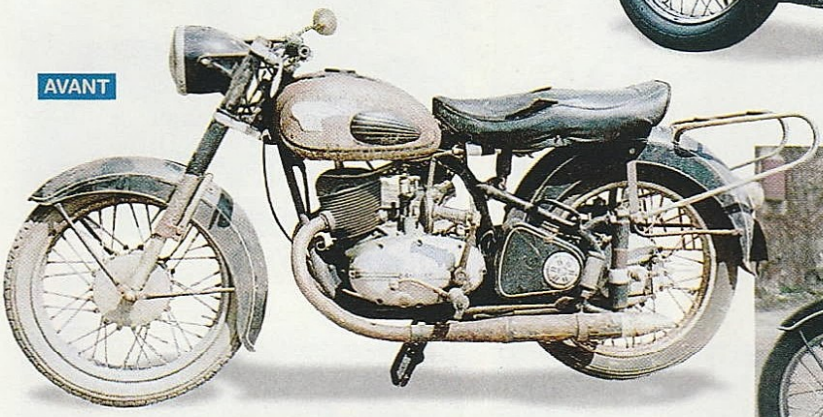
APRÈS

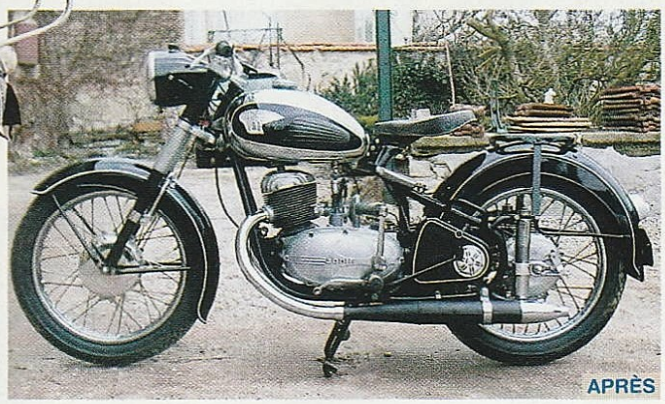
SUZUKI GT 380

Achetée 1 800 F (275 €) en juin 2001, la GT 380 Suzuki de Sébastien Vanlierde lui revient au final à 8 904 F (1 357 €)... et un an de bonheur à l'atelier.

ARDIE B252 SPORT 1956

François Chiny a récupéré cette Ardie qui avait séjourné 35 ans dans ne remise humide. Six mois plus tard, et après une restauration qu'il qualifie de «facile», elle est comme neuve.





YAMAHA XS 500

Deux ans d'efforts et 3 000 € ont été nécessaires à Patrick Sevrez pour venir à bout de la restauration de sa Yamaha XS 500. Mais il a déjà attaqué la réfection d'une 250 de la même gamme.

YAMAHA 350 RDLC

Il y a 10 ans, Richard Coureau «craquait» pour cette 350 RDLC fatiguée. Après une réfection totale, il a effectué plusieurs «greffes» de pièces de Kawa KR1. Résultat : une partie-cycle à l'efficacité surprenante.

Petites ANNONCES motolégende

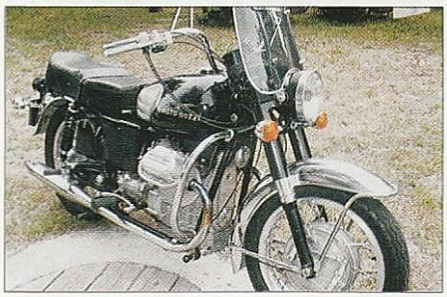
HONDA 750 CB K2, 1974, cafe racer, nombreuses pièces neuves, peinture, moteur, selle, kit chaîne, etc., plus pièces, livraison possible selon distance si rapide, 3.200 € à débattre. Tél (Haut-Rhin) 06 09 80 02 93. (Réf. 2-31870C).

MOTO GUZZI Airone 250 culbuté sport, 1947, état concours, entièrement restaurée, nombreux accessoires, part toutes distances, moto rare, 4.500 €. Tél (Alpes-Maritimes) 04 93 65 13 90. (Réf. 2-60783C).

DUCATI 860 GT cafe racer, 1976, allumage Lucas, carbus 32 neufs, très bon état général, roule régulièrement, 4.500 €. Tél (Tarn) 05 63 81 55 21 ou 06 10 81 59 21. (Réf. 2-32016C).

SUZUKI GT 750 K, moteur et partie cycle entièrement rénovés, 500 km, 6.000 €, plus pièces. Tél (Rhône) 06 23 41 27 28. (Réf. 2-31908C).

FLORETT (Kreidler's) 49.9 cm3, 1964, 28.532 km d'origine, refait, 2.300 €. Tél 05 57 69 74 83 (après 19 h). (Réf. 2-31909C).



MOTO GUZZI GT 850, 1972, très bon état, nombreuses factures, attaches side-car, 4.500 € à débattre. Tél 05 61 31 17 20 ou 06 17 58 59 68. E-mail : hugbert@club-internet.fr (Réf. 2-59874C).

HONDA 1100 GoldWing, 1982, 97.900 km, pneus récents, bon état, freins à revoir, 1.600 €. Tél (Doubs) 03 81 46 48 12. (Réf. 2-31874C).

BMW R 100 RT, 1981, carénage RS, état d'origine correct, sac réservoir, valises, top case, 2.300 €. (Echange possible, faire offres). Tél (Hérault) 04 67 65 92 65 ou 06 63 83 88 54. (Réf. 2-60780C).

TRIUMPH X 75 Hurricane, (parue dans Moto Légende n°64), état d'origine impeccable, roulante, avec papiers en règle, 12.000 € ferme. Tél (Belgique) 00 32 4 227 61 76. (Réf. 2-60784C).

ROYAL-ENFIELD 500 Deluxe, démarreur 2003, état neuf, 1.000 km, préparation Trophy Motos, valeur neuve plus de 6.000 €, vendue à regret, 4.500 €. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 30 00 52. (Réf. 2-31914C).

YAMAHA 350 RDLC2 31K, 1984, 15.000 km, parfait état, 1re main, pneus neufs, révision faite, documentation, sacoche, réservoir, 3.300 € à débattre. Tél (Seine-et-Marne) 06 89 84 37 27 ou 03 44 60 02 33. (Réf. 2-32001C).

VOTRE PETITE ANNONCE COULEUR DANS

motolégende pour 17 € (tarif unique)

motolégende + la vie de A MOTO pour 24 €

Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 30/09/2004

APRILIA 650 Stark, 1998, modèle rare, état neuf, à collectionner, 7.420 km, sacoches, documentation, visible dépt. 13 (La Ciotat), 4.600 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 85 55 46 94. (Réf. 2-60465C).

KAWASAKI Z 1000 A1, 1977, plus pièces, bon état d'origine, propriétaire depuis 22 ans, révision effectuée, 3.500 €. Tél (Haute-Garonne) 06 72 63 68 95. (Réf. 2-60971C).

HONDA 750 Four type K7, 1977, bon état, 67.500 km, haut moteur et carbu refaits, plus de 2.100 € de factures, 1 pot état moyen, 4.000 € à débattre. Tél (Isère) 06 11 42 34 65. (Réf. 2-61083C).

HONDA 750 K6, 1978, 59.000 km, moteur révisé, facture, double disque, amortisseurs Koni, jantes Akront + origine, très bon état de marche et de présentation, expertisée, 3.800 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 91 93 53 64 ou 04 91 49 38 84. (Réf. 2-59872C).

RUMI Formichino, 1955, 1er modèle, restauré entièrement, moteur (vilebrequin, pistons), peinture, pneus et selle neufs, accessoires, réservoir supplémentaire, 6.000 €. Tél (Alpes-Maritimes) 04 92 99 14 44 ou 06 61 51 14 44. (Réf. 2-60462C).

HONDA 350 CB, 1re main, a peu roulé, 39.000 km, révision à faire, 700 €. Tél (Isère) 04 76 52 54 22 ou 06 11 36 74 62. (Réf. 2-32002C).

BMW R50/5, état neuf, frein à disque, phare chromé, boîte 5 V, etc., état d'origine possible ou échange contre R50, R60, R51/3, 4.500 €. Tél (Aube) 06 63 87 11 13 ou 03 25 79 11 13 (après 19 h). (Réf. 2-31950C).

YAMAHA 125 TY, 1981, 1.827 km, moteur bloqué, 1.300 €. Tél (Haute-Garonne) 06 09 24 58 47. (Réf. 2-31913C).

BMW R 100, 1982, 108.000 km, très bon état, 2.900 €. Tél (Ain) 04 74 30 98 83. (Réf. 2-31871C).

MOTO GUZZI V7 Spéciale, 1971, bon état, plus pièces, 3.000 €. Tél (Loire) 04 77 63 18 14. (Réf. 2-32005C).

BMW K1, 1990, 36.000 km, état neuf, expertisée, 6.860 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 91 93 53 64 ou 04 91 49 38 84. (Réf. 2-59871C).

HONDA Monkey, 924 km d'origine, 1.500 €. Tél (Haute-Garonne) 06 09 24 58 47. (Réf. 2-31912C).

VOR 500, 2000, 3.000 km, plus kit complet eunduro, 5.200 €. Tél (Oise) 06 13 01 17 77. (Réf. 2-32017C).

REWACO Trike 1600 Familly, 2003, 6.000 km, moteur WN, noir et flamme, très bon état, 19.000 €. Tél (Calvados) 02 31 67 04 84 ou 06 61 11 13 72. (Réf. 1-31947C).

KAWASAKI KV 75, 1977, état neuf, H2 1972 neuve, 500 Mach 3 1969 neuve, pas sérieux s'abstenir. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 52 83 65. (Réf. 2-59457C).

HONDA CB 750 K2, 1974, parfait état, chromes refaits à neuf, 24.000 km, 5.000 €. Tél (Eure) 02 32 24 10 33. (Réf. 2-32003C).

DERNY tandem, 1954, (C.G.N.), très bon état d'origine, bons pneus, bonne mécanique, accessoires d'époque, vendu sans sacoches, 1.500 €. Tél (Yonne) 03 86 41 16 15. (Réf. 2-60466C).

SUZUKI T 350, 1974, 22.000 km, état collection, amortisseurs, pneus, pointeaux et bobines récents, 1.800 €. Tél (Seine-Maritime) 02 35 55 88 68. (Réf. 2-31910C).

BULCATI 360 Bitza 1971, ou échange contre moto course sur base 2.900 € avec pièces. Tél (Meurthe-et-Moselle) 06 62 35 17 91. (Réf. 2-31952C).

HONDA 1000 GLK3, 1979, bon état, courroies distribution neuves, pneus neufs, modèle US, peinture perso, 3.100 €. Tél (Orne) 02 33 38 63 17. (Réf. 2-60464C).

MOTO GUZZI 650 SP, 1985, bon état général, valises rigides, 1.600 €. Tél (Eure-et-Loir) 02 37 42 61 04. (Réf. 2-32004C).

HONDA CB 900 Bol d'Or F2B, 1982, 66.800 km, restauration complète par professionnel, 1.500 km, 3.500 € de frais, peinture d'origine, très belle, 2.600 € à débattre. Tél (Essonne) 01 60 75 00 37. E-mail : patrick.debrot@rff.fr (Réf. 2-31906C).

KAWASAKI 500 Z 4 cyl., accidentée (fourche vrillée, compteur cassé), 58.000 km, pneus, kit chaîne, amort. ar., plateau d'allumage et faisceau d'all. neuf, selle refaite, 2 moteurs complets, pièces d'habillage + pièces, 400 € ferme. Tél 06 65 71 12 34. (Réf. 2-60781C).

HONDA 650 CBC, 1981, 72.000 km, état collection, noire et crème, pare-brise, sacoches, 2.200 € à débattre. Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 87 59 01 (vers 17 h) ou 06 82 96 22 57 (12 h à 14 h). (Réf. 2-60953C).

SUZUKI 650 LS, 1997, 7.900 km, état neuf, pneus récents, 2.700 €. Tél (Doubs) 03 81 46 48 12. (Réf. 2-31875C).

BMW R 100, 1981, 80.000 km, aucun frais à prévoir, 3.820 €. Tél (Cher) 02 48 59 69 21. (Réf. 1-31948C).

BMW K75 RT ex-police, 1993, 78.000 km, révision OK, 2.890 €. Tél (Seine-et-Marne) 06 88 24 64 86. (Réf. 2-31951C).

Echange HARLEY DAVIDSON 900 XLCH, 1964, Afamac, Matching Numbers, contre servi-car. Tél (Corse) 04 95 24 23 89 ou 06 20 56 03 06. (Réf. 2-60463C).

MOTO GUZZI California inj., 1998, plus Panda 2 P sport, 60.000 km, moteur 2001, 20.000 km, pneus, roulements, embrayage et régulateur neufs, pot 2 en 1 à gauche, 9.500 €. Tél (Lot-et-Garonne) 06 22 63 26 45. (Réf. 2-59873C).

DNIEPR MT 9 + side, 1974, complet, tournant, 1.500 € - DNIEPR K 750, 1973, très bon état, solo, 1.500 € - JUPITER 350 + side, 1977, complet, tournant, 800 € - Partie-cycle MT 9, 300 € et pièces. Tél (Seine-Maritime) 02 35 93 21 53 ou 06 85 68 90 30. (Réf. 2-60782C).

BMW R 60/5, 1972, moteur refait, factures, 126.000 km, plus sacoches latérales et réservoir, 2.600 € à débattre. Tél (Vendée) 02 51 87 70 62. (Réf. 2-31347C).

TRIUMPH T120, 1971, très belle machine, tous détails et photos par e-mail : poe@wanadoo.fr, restaurée par professionnel, prix justifié 5.500 €, visible en Touraine. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 30 00 52. (Réf. 2-31915C).

Housse aérée, très douce, anti-rayures, anti-poussières d'une qualité exceptionnelle.
Existe aussi pour l'extérieur en PVC molletonné.
Renseignez-vous - **FABRICANT**
MAISON DE LA HOUSSE, 195, rue de Nantes, 35000 Rennes
Tél. 02 99 30 88 76

SUZUKI GT 750, 1977, moteur, allumage, carburation, refaits, état impeccable, 4.000 €. Tél (Ardèche) 06 82 10 65 06. (Réf. 2-60177C).

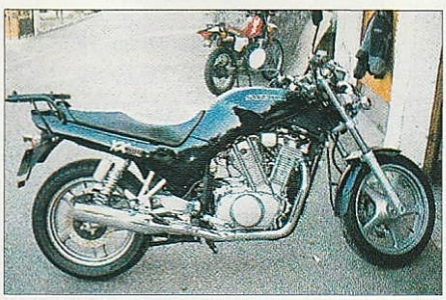
HONDA CY 80 cm3, 1980, refaite en 2004, état neuf, assurance collection 60 €, (C.G. normale), 1.200 €. Tél (Essonne) 01 69 89 29 95 ou 06 76 84 92 88. (Réf. 2-32006C).

BMW R 100 RT, avec carénage RS, 1981, 74.800 km, bulle, batterie, pots neufs, bon état général, valises, roule régulièrement, 3.000 € ferme (photos par e-mail). Tél (Bouches-du-Rhône) 04 42 44 64 50 ou 06 17 46 26 64. E-mail : bernard.godaert@tele2.fr (Réf. 2-61085C).

YAMAHA 500 XT, 1979, très bon état général, peinture et moteur refaits, 1.500 € à débattre. Tél (Lot-et-Garonne) 06 07 17 14 77. (Réf. 2-60526C).

BMW side-car GX Racer, 1979, moteur refait sans plomb, 6.000 €, ou la moto seule 3.000 €. Tél (Deux-Sèvres) 05 49 68 09 66. (Réf. 2-31872C).

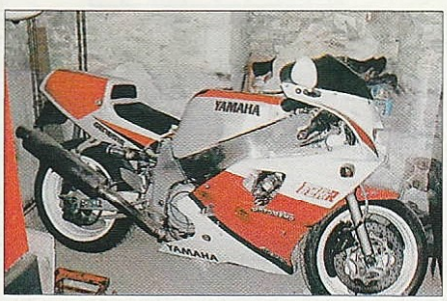
HONDA 1000 CBX Super Sport, 1982, 6 cylindres, 10.000 km depuis neuf, entièrement d'origine, parfait état, 8.500 € à débattre. Tél (Paris) 06 10 27 60 59. E-mail : stan.h@free.fr (Réf. 2-56181C).



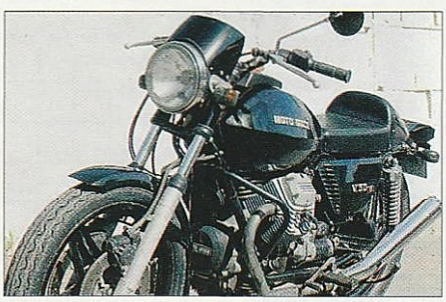
SUZUKI VX 800, 1993, 35.000 km, noire, état proche du neuf, top-case, pneus av. et ar. neufs, 3.000 €. Tél (Haut-Rhin) 06 73 37 46 99. (Réf. 1-31945C).

TRIUMPH 900 Trophy 3, 1993, excellent état, 49.500 km, pneu ar. et kit chaîne neufs, valises Triumph, tapis réservoir + 1 silencieux, 1 carénage, platine top case, 3.600 € à débattre. Tél (Seine-et-Marne) 06 68 31 12 10. (Réf. 2-61081C).

YAMAHA 350 RDLC 31K, 1983, 13.500 km, état collection, 3.300 €. Tél (Yvelines) 06 74 49 52 67. (Réf. 2-31869C).



YAMAHA OW01, 750 compétition client, 1000 exemplaires, état d'origine, réservoir alu, Ohlins, bielles titane, plus moteur de rechange, achetée 22.000 €, vendue 7.500 €. Tél (Belgique) 00 32 86 34 41 41. (Réf. 2-31873C).



MOTO GUZZI V50, 1979, très bon état général, part toutes distances, plus selle d'origine, 1.500 €. Tél (Vendée) 02 51 50 41 44. (Réf. 2-31911C).

BMW K 100 RS, 1990, 136.000 km, batterie et pneus changés, sacoches, top case, antivol en U, divers accessoires, BM, 3.600 €. Tél (Ain) 04 74 03 97 42 ou 06 82 85 99 49. (Réf. 2-31907C).

VENTES MOTOS

APRILIA

APRILIA 650 Stark, 1.800 km, impeccable, 4.200 €. Tél (Savoie) 04 79 68 38 25. (Réf. 1-31856).

BMW

BMW R 45, 1979, 32.000 km d'origine, très bon état, 3.400 €. Tél (Cher) 02 48 51 56 65. (Réf. 1-31985).

BMW R 60 série 5, 1970, noire, très bon état, (C.G.N.), 2.300 € ; R 75 série 6, 1975, (C.G.N.), à restaurer (moteur 600), 800 €. Tél (Val-d'Oise) 06 16 74 74 10. (Réf. 1-31900).

BMW R 51/3, 1954, restaurée, 44 km, selle biplace. Tél (Haute-Savoie) 04 50 25 67 62 (soir). (Réf. 1-31815).

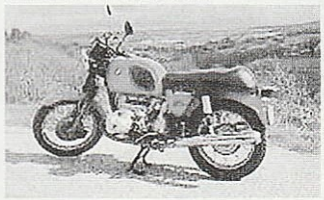
BMW R 65 LS, 1984, (C.G.), complète, tournante, choc avant, 1.200 € ; R 65, 1978, (C.G.), incomplète, 700 € ou le lot 1.700 €, visible dans l'Orne (61). Tél (Yvelines) 01 34 84 64 36 ou 06 89 99 55 59. (Réf. 1-31807).

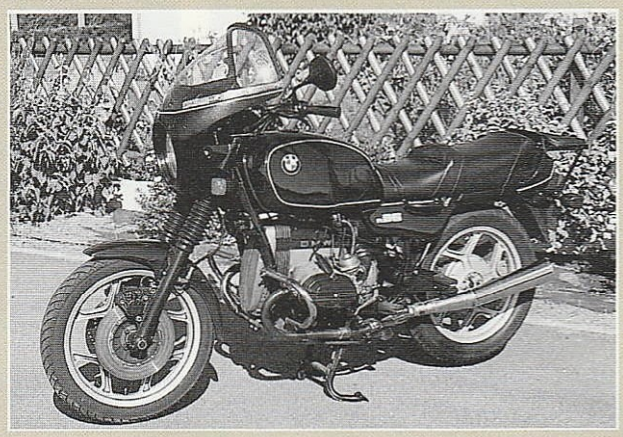
BMW K 75 RT, (C.G. 2 places), selle 1 place, bon état, 2.000 €. Tél (Ille-et-Vilaine) 06 03 79 81 40 (Rennes). (Réf. 1-31975).

BMW R 65 RT, 1987, 90.000 km, très bon état, suivie par spécialiste BMW, bagagerie, belle moto, usage quotidien, entretien sérieux, 3.000 €. Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 63 18 38 ou 06 63 16 54 41. (Réf. 1-31848).

BMW R 75/5, 1973, noire, bon état, pneus Metzeler, batterie BMW, échappements, peinture, neufs, révisée, 2.600 €, photos par e-mail. Tél (Moselle) 06 76 70 81 04. E-mail : fridrick@cyberbond-france.com. (Réf. 1-31839).

BMW 75/6, 1974, refaite entièrement, boîte, moteur, pont, électricité, pneus, selle, peinture verte, factures, 3.100 €. Tél (Loire) 04 74 87 74 17. (Réf. 1-31845).





BMW R 65 , 1987, 73.000 km, tête de fourche RS, très bon état, 3.000 € à débattre. Tél (Orne) 02 33 27 14 95. (Réf. 1-31988).

BMW R 80 RT1 monolever, 1986, ex-gendarmerie, biplace, bon état, plus épave même modèle, 2.500 €. Tél (Calvados) 02 31 08 00 82. (Réf. 1-31805).

BMW R 90 S, 1976, 96.000 km, très bon état, révisée, 4.500 € à débattre. (Reprise possible sur Honda 750 K1 ou K2, maxi 2.000 €, faire offre). Tél (Seine-Maritime) 02 35 20 86 24. (Réf. 1-31886).

BMW R 100 T série 7, 1980, 230.000 km, beige, moteur refait par professionnel il y a 30.000 km, 23.000 F de facture, prix 2.000 €. Tél (Territoire de Belfort) 03 84 21 87 78. (Réf. 1-31855).

BMW K 100 RS, 1987, 145.000 km, entièrement révisée, rouge, vidanges, filtres changés, valises, top-case, 2.300 € à débattre, région Ile de France. Tél 06 83 59 11 45. (Réf. 1-31827).

CONDITIONS D'INSERTION DES ANNONCES

réservées aux particuliers

ANNONCE 1 COLONNE (5 lignes + adresse) ..... **5 €**
ANNONCE 1 COLONNE AVEC PHOTO ..... **8 €**
ANNONCE 2 COLONNES AVEC PHOTO ..... **13 €**

CONDITIONS SPÉCIALES RÉSERVÉES AUX ABONNÉS

Vous bénéficiez d'annonces à tarif réduit pendant la durée de votre abonnement. **Remplissez la grille d'annonce ci-dessous en indiquant** à l'emplacement réservé, **votre numéro d'abonné** qui figure sur le film d'expédition de votre journal (AB + 6 chiffres). Chaque bon doit être accompagné de son règlement.

- **ANNONCE 1 COLONNE** (5 lignes + adresse) ..... **3 €**
- **ANNONCE 1 COLONNE AVEC PHOTO** ..... **4 €**
- **ANNONCE 2 COLONNES AVEC PHOTO** ..... **6,50 €**

ANNONCES COULEUR (tarif unique abonnés et non abonnés) ..... **17 €**

PARTICULIERS
pour tout renseignement complémentaire sur le passage de vos annonces, contactez le service :
Tél. 01 60 39 69 64

PROFESSIONNELS
pour toute insertion publicitaire, contactez notre service publicité :
Tél. 01 60 71 55 09
Fax 01 60 71 55 69

Pour être insérées dans notre numéro d'octobre (parution le 15 septembre), les annonces doivent nous être parvenues le **27 août** au plus tard, après cette date, les annonces seront reportées au numéro suivant.

Bon d'annonce et règlement (chèque-mandat) à l'ordre de **Moto Légende** sont à adresser à :
Moto Légende, *Petites annonces*
BP 419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

BON D'ANNONCE

ENCADREZ LA RUBRIQUE CHOISIE :
VENTES : MOTOS - PIÈCES ET ACCESSOIRES - DIVERSES
ACHATS : MOTOS - PIÈCES ET ACCESSOIRES - DIVERSES
ÉCHANGES

❑ Photo
❑ Annonce 2 colonnes avec photo
❑ Annonce couleur avec photo

ABONNÉS
Inscrivez dans ces cases votre numéro d'abonné à 6 chiffres (figurant sur le film d'expédition du journal)
| A | B | | | | | | |

ÉCRIRE EN CAPITALES D'IMPRIMERIE EN RESPECTANT LES CASES - MERCI

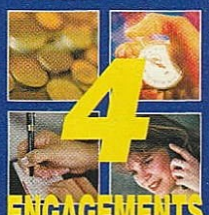
NOM / PRÉNOM ..... **ADRESSE** .....
..... **CODE POSTAL** ..... **VILLE** .....
TÉL ..... **E-mail** .....

Seuls votre téléphone et le département figureront dans l'annonce. Si vous souhaitez que d'autres coordonnées apparaissent, merci de les souligner.

ASSURANCES HERVÉ CLAVEL

AUTOS MOTOS

Trajet travail
Prêt du véhicule
Flottes



4 ENGAGEMENTS

PRIX
ACCUEIL
SIMPLICITÉ
RAPIDITÉ

clavel.herve2@wanadoo.fr
Votre spécialiste depuis 1967

- ***Payez moins cher*** **tarifs parmi les plus bas du marché, réductions dès le 2ème véhicule et pour les adhérents Club ou abonnés à cette revue...**
- ***9 Conseillers*** **à votre écoute, pour 100% de satisfaction du lundi au vendredi de 9h à 17h30**
- ***1 Minute*** **suffit pour un devis personnalisé au *04.72.66.37.00***
- ***3 Minutes*** **pour une prise de garantie par téléphone au *04.72.66.37.00***
- **Contrats adressés dans la *journée***

DÈS 10 ANS, ASSUREZ VOTRE VEHICULE EN COLLECTION
5 ter av. L. Bonnevay • 69350 La Mulatière • *Tél. 04.72.66.37.00* • Fax 04.72.66.37.19

VENTES MOTOS (suite)

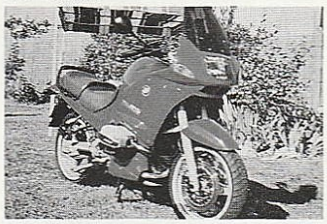
BMW

BMW K 100 RS, 1987, parfait état, peinture neuve, blanc nacré, révisée, 100.000 km, 2.600 € ; R 80 GS, très bon état, 30.000 km, 3.200 € ; pièces séries K et R. Tél (Seine-et-Marne) 06 16 07 93 30. (Réf. 1-31898).

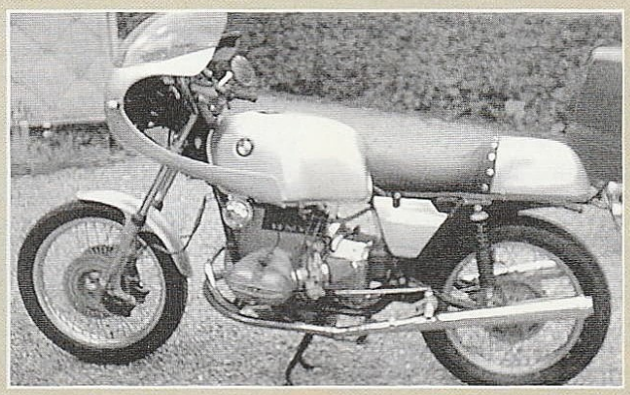
BMW R 100 RT, 1989, 50.000 km, selle Confort, valises, excellent état, 5.500 €. Tél (Haute-Garonne) 05 61 85 41 86 ou 06 07 99 30 19. (Réf. 1-31865).

BMW R 100 RT, 1990, 36.000 km certifiés, entretien méticuleux, bagagerie complète, état irréprochable, 4.800 €. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 29 97 62. (Réf. 1-31868).

BMW R 1100 RS, 1993, 50.000 km, entretien BMW, ABS, pneus neufs, révision faite, très bon état, 5.500 €. Tél (Loiret) 06 77 99 90 96. (Réf. 1-31956).



BMW R 1100 R, 1997, noire, top-case noir, avec réservoir bicolore, ABS, pare-brise, protège-main, tatouée, 58.000 km, batterie à revoir, 5.400 €. Tél 06 82 44 61 80. (Réf. 1-30047).



BMW 1000 RS, excellent état, moteur révisé, ensemble type Ducati sans commande reculée Vattier, plus équipement tourisme, sacoche, plus Givi, etc., 3.900 € à débattre. Tél (Belgique) 00 32 495 77 12 08. E-mail : donfutd@hotmail.com (Réf. 1-32000).

BMW 1150 GS, 2002, 42.000 km, très bon état, révisée, factures, ABS, peinture métal, bagagerie complète, plus options Touratech, ligne d'échappement Laser, sabot alu, protège-main, protections latérales, protection phares, butée de direction, bouchon d'huile antivol, 12.000 €. Tél (Côte-d'Or) 03 80 73 34 42. (Réf. 1-31877).

BSA

BSA B31, 1953, (C.G.), complètement restaurée, magnifique, 4.900 €, visible Thonon-les-Bains (74). Tél (Doubs) 03 81 53 74 93. (Réf. 1-31819).

Nous prions instamment nos annonceurs de bien vouloir faire réponse même par la négative à ceux qui se sont intéressés à leurs propositions. Nous les en remercions à l'avance.

BULTACO

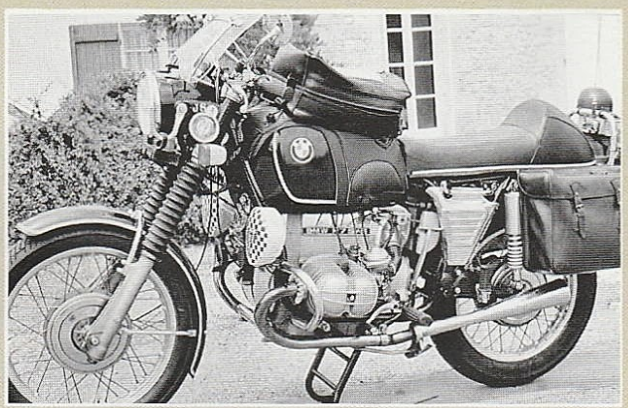
BULTACO trial 250 Sherpa T49, 1969, Sammy Miller, rare, état exceptionnel, moteur à roder, kit Campeon, 3.800 €. Tél (Ardèche) 04 75 06 48 53. (Réf. 1-31847).

CZ

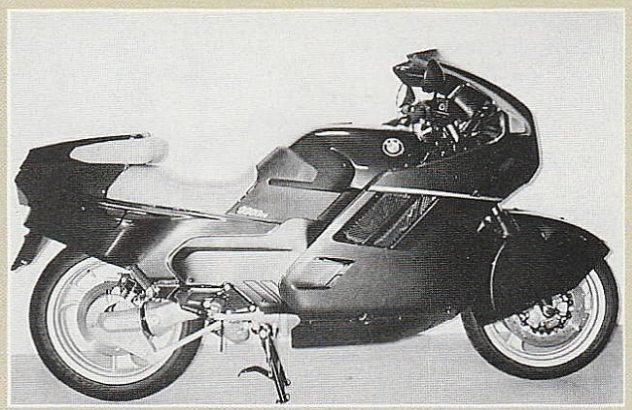
CZ 125 type 476, 1976, (C.G.), bon état général, batterie à changer, 470 €. Tél (Deux-Sèvres) 05 49 96 10 39 (soir après 19 h). (Réf. 1-31944).

DUCATI

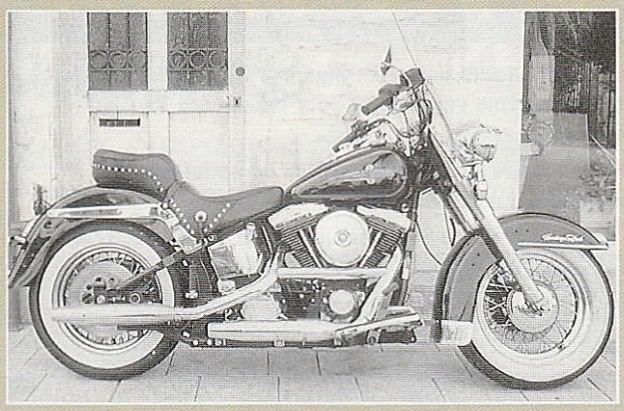
DUCATI 750 Paso, 1992, T.B.E., 32.000 km, pot Bobopot carbone, kit chaîne, très récents, 3.000 €. Tél (Jura) 03 84 24 77 69 (HR). (Réf. 1-31961).



BMW R 75/5, 1972, restauration générale, options, accessoires, documentation, plus pièces. (Echange possible contre BMW de préférence). Tél (Gers) 05 62 68 90 11 (vers 12 h à 13 h et 18 h). (Réf. 1-31882).



BMW K 1, 1993, 7.000 km, noir métal, dernière série, 100% d'origine, 1re main, modèle libre, grand service BMW effectué, dort au garage, roule en été, très soignée, 10.000 €. Tél (Suisse) 00 41 794 17 81 48. (Réf. 1-32010).



HARLEY-DAVIDSON Heritage Softail FXSTL, 1993, 11.500 km, comme neuve, 10.000 €. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 94 69 45. E-mail : claudine.delaire@wanadoo.fr (Réf. 1-31849).

HONDA Monkey CZ 100, complet, très rare, sain et très propre, faire offre base 6.500 €. Tél (Val-de-Marne) 06 32 67 64 51. (Réf. 1-31850).

VENTES MOTOS (suite)

DUCATI

DUCATI 888, 1994, 54.000 km, révision, distribution OK, embrayage neuf, batterie neuve, pneu ar. neuf, 6.500 €. Tél (Allier) 04 70 96 34 65. (Réf. 1-31811).

DUCATI 900 SS, 1997, dernier modèle à carburateurs, rouge, 35.000 km, état neuf, factures, superbe, 8.300 €, justifié par l'état. Tél (Yvelines) 06 89 98 82 74. (Réf. 1-31817).

DUCATI Monster 900 S, 1998, 26.000 km, très bon état, entretien Ducati concession, ligne d'échappement Imola carbone haut, plus pièces d'origine neuves, 6.100 €. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 29 97 62. (Réf. 1-31867).

DUCATI 900 SS Cup, 2000, série limitée, 16.000 km, rouge et grise, commandes reculées, boîtier électronique, échappement carbone, très bon état, 6.800 €. Tél (Essonne) 06 72 38 73 14. (Réf. 1-31866).

Nous prions instamment nos annonceurs de bien vouloir faire réponse même par la négative à ceux qui se sont intéressés à leurs propositions. Nous les en remercions à l'avance.

EGLI

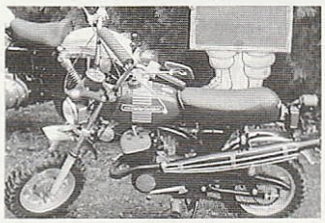
EGLI Kawasaki 750 H2, modèle rare, restauration récente, faire offre. Ecrire au journal qui transmettra. (Réf. 1-31966).

GILERA

GILERA 600 RC, pour pièces, 500 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 20 33 67 85. (Réf. 1-31899).

HARLEY-DAVIDSON

HARLEY-DAVIDSON 90 X, 1973, très bon état, 6 km, 4.500 €. Tél (Vosges) 03 29 34 23 14. (Réf. 1-31880).



HARLEY-DAVIDSON 883 Sportster, 2000, très bon état, 16.000 km, peinture noire et orange, accessoires, pare-brise, 6.500 €. Tél (Yvelines) 01 30 42 27 17 (soir). E-mail : francis.bonnel@worldonline.fr (Réf. 1-31971).

HARLEY-DAVIDSON 1200 Sportster, 1998, 25.000 km, 2.800 € d'options, pot, selle, roue, filtre, etc., très bon état, 6.500 €. Tél (Nord) 06 89 25 56 73. (Réf. 1-31818).

HARLEY-DAVIDSON 883 Sportster XL 53 C, 2002, full chrome, 6.700 km, 2.520 € d'options (16.500 F), garantie sept. 04, alarme, factures à l'appui, cote 7.080 €, prix 7.300 € ferme. Tél (Hauts-de-Seine) 06 64 70 60 41. (Réf. 1-31844).

HONDA

HONDA ZB 50, 1988, homologuée, 15.000 km, 1re main, réservoir traité époxy (Restom), silencieux adaptable, pneus de Dax, 1.700 €. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 03 52 38 42. (Réf. 1-32011).

HONDA CB 125 S, 1975, 1re mise en circulation le 14/11/75, 25.300 km, bon état général, entretien par professionnel, selle à refaire, 1.000 €. M. Elisabeth Goldman. Tél 01 42 52 23 86 ou 06 64 25 11 31. (Réf. 1-31970).

HONDA CB 125 K5, en pièces, (sans C.G.), presque complète pour pièces, 150 €. Tél (Loiret) 02 38 72 21 15 ou 06 64 30 14 70. (Réf. 1-31959).

HONDA CM 125 T, 1983, noire, état exceptionnel, d'origine, 20.000 km, à voir, pneus et batterie neufs, 1.500 €, photo sur demande. Tél (Jura) 03 84 81 07 18. (Réf. 1-31843).

HONDA XL 200 R, 1986, bon état général, moteur refait, batterie neuve, joints spi, fourche et frein av. neufs, 24.900 km, (C.G. normale), 915 €. Tél (Yvelines) 06 85 93 16 04. (Réf. 1-31876).

HONDA 250 XL Motosport, 1973, grise, très bon état, 2.000 €. Tél (Yonne) 03 86 88 81 82. (Réf. 1-31963).

HONDA Monkey ZB 50, 1 en état correct, peinture réservoir à revoir, 2.100 € ; 1 autre en état neuf, (C.G.A.), sain et magnifique, 3.000 €. Tél (Val-de-Marne) 06 32 67 64 51. (Réf. 1-31852).

HONDA Monkey Z 50 A, bordeaux, (C.G.), bon état général, d'origine et complet, 2.400 €. Tél (Val-de-Marne) 06 32 67 64 51. (Réf. 1-31851).

HONDA 450 cm3 SBS, 1987, 1.144 €. (Echange possible) . Tél (Gironde) 06 76 92 89 58 ou 05 56 68 20 48. (Réf. 1-31953).

4e AUTOMEDON

16 et 17 octobre 2004

Paris - Le Bourget

Bourse extérieure pour tous !

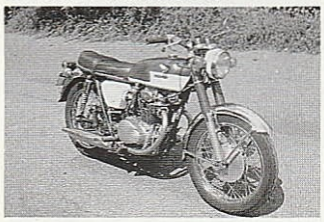
POUR VENDRE *Pièces - Accessoires*
Revues - Publicités - Motos - Etc.
Tables ou espaces à partir de **40 €**

Renseignements : 01 43 36 23 01

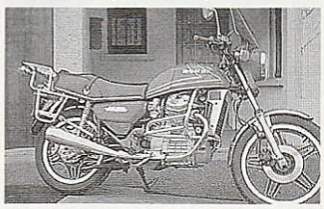
VENTES MOTOS (suite)

HONDA

HONDA CB 250 K1, 1969, haut moteur refait, factures, pneus neufs, batterie neuve, selle refaite, pièces, 1.200 €. Tél (Loiret) 02 38 72 21 15 ou 06 64 30 14 70. (Réf. 1-31954).



HONDA 400 CX bicylindre 4 temps, refroidissement à eau, état exceptionnel, parcourt toutes distances, cardan, 42.000 km, assurance 30 € par an, 2.500 €. Tél (Ardèche) 04 75 06 48 53. (Réf. 1-31846).



HONDA CB 360, 1974, orange, restaurée en 2000 par professionnel, très peu roulé depuis, plus moteur et cadre pour pièces. Tél (Haute-Garonne) 05 61 90 26 74 (19 h). (Réf. 1-31816).

HONDA 400 Four, 1977, 26.000 km, en bon état, 1.200 € à débattre. Tél (Côte-d'Or) 03 80 50 17 16. (Réf. 1-32009).

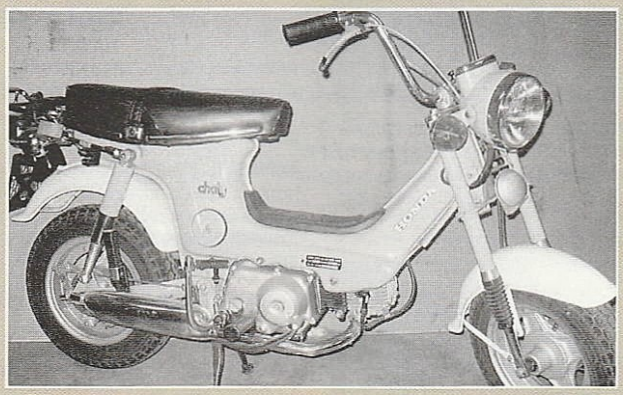
HONDA CX 400 C, 1982, très bon état, 37.800 km, 1.000 € de remise à neuf, rouge, bulle et porte-bagages, 2.700 € à débattre. Tél (Bas-Rhin) 03 88 08 44 71. (Réf. 1-31749).

HONDA CB 500, très bon état, pots neufs, selle neuve, maître-cylindre, étrier, neufs, 4.000 €, plus pièces. Tél (Indre-et-Loire) 06 13 07 21 84. (Réf. 1-31991).

HONDA VT 500, bon état, (C.G.), 1.000 €. Tél (Seine-et-Marne) 01 64 23 43 80. (Réf. 1-31935).

HONDA CB 500 Four, 1972, blanche, noire et orange, 16.000 km, allumage à revoir, bon état, 1.000 € à débattre. Tél (Loire-Atlantique) 06 07 49 14 35. (Réf. 1-31904).

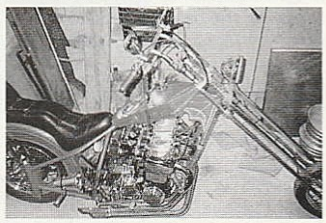
HONDA 500 CX Turbo, 1985, moteur 12.000 km, partie cycle, 78.000 km, très bon état, plus pièces, plus manuel d'atelier, 4.000 €. Tél (Seine-et-Marne) 06 86 58 24 08. (Réf. 1-31986).



HONDA Chaly 70, 1976, entièrement d'origine, 2.700 km, état proche du neuf, 1.200 €. Tél (Nord) 03 20 48 98 63. (Réf. 1-31883).

HONDA 650 CX, 1983, très bon état général, 49.000 km, peinture neuve, révision faite, 1.400 €. (Arrangement possible pour livraison). Tél (Lozère) 04 66 47 07 73 (HR). (Réf. 1-31972).

HONDA 750 CB Chop, 1971, état concours, 6.000 € à débattre. Tél (Haute-Saône) 03 84 46 46 64 ou 06 73 31 13 51. (Réf. 1-31930).



HONDA CB 750 K7, 1977, bon état, 2.000 €. Tél (Finistère) 06 16 33 87 63. (Réf. 1-31974).

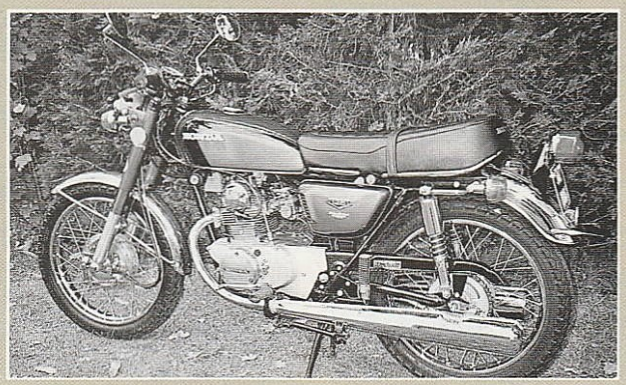
HONDA 750 VFS, 1986, pour pièces ou à remonter, 350 € à débattre. Tél (Seine-Maritime) 02 35 38 86 95 (soir ou répondeur). (Réf. 1-31804).

HONDA CBX 1000, moteur refait, factures, très bon état, noire, 4.500 €. Tél (Hérault) 06 72 90 94 33. (Réf. 1-31933).

HONDA CBX 1000 CB1, 1978, 2 motos entières, démontées, parties-cycles complètes montées, roues, moteurs, pompes, carbus, etc. Tél (Indre-et-Loire) 06 13 07 21 84. (Réf. 1-31992).

HONDA 1000 CBX, 1978, 25.000 km, moteur Prolink, équipement d'origine sauf pots, rouge, très bon état, 6.000 €. Tél (Loire-Atlantique) 06 85 45 61 79 ou 02 40 97 47 76. E-mail : guibenivaut@free.fr (Réf. 1-32007).

HONDA Monkey Z 5 M0, 1 en très bon état, selle noire, sans contacteur, très sain, 2.700 € ; 1 en état neuf, selle noire, refait par personne ultra-maniaque, 4.000 €. Tél (Val-de-Marne) 06 32 67 64 51. (Réf. 1-31854).



HONDA CB 125 K5, 1973, état exceptionnel, entièrement d'origine, bleu, 27.000 km, haut moteur, carrosserie, pots, etc., neufs, conviendrait à collectionneur, état général proche du neuf, 1.300 €. Tél (Vienne) 05 49 57 00 00. (Réf. 1-31987).

F.G.M.S.

• Réparation • Préparation •
• Restauration •
• Mise au point moteur •
• Réfection vilebrequin •
• Redressage - cadre •
• Vente pièces et accessoires neufs •
• Spécialiste motos japonaises 2 et 4 temps •

Pneus compétition et route

Tél. 01 53 14 19 31
Fax 01 53 14 19 32

16 bis, rue Emile Zola 94800 Villejuif
E-mail : f-g-m-s@wanadoo.fr
Ouvert du mardi au samedi
de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h

VENTES MOTOS (suite)

HONDA

HONDA GL 1000 K3, 1979, noire, 56.000 km d'origine, roulante, moteur, transmission, boîte, embrayage, très bons, sacoches, carénage à revoir, 1 pot à changer, selle d'origine neuve, plus selle Giuliari, pneus OK, 3.000 €. Tél (Paris) 01 53 10 03 33 - Fax 01 53 65 53 54. (Réf. 1-31859).

HONDA 1000 CBX CB1, 1979, unique, stockée neuve 20 ans, 300 km depuis, état sortie d'usine, 13.000 €. M. Luquiens. Tél (Paris) 06 61 34 20 70. (Réf. 1-31902).

HONDA 1100 BO, complète, d'origine, plus pièces, tête de fourche, rampe de carbus, pots d'origine, plus 4 en 1 pour pièces ou à restaurer, état moyen, réservoir et caches très bon état, 1.500 €. Tél (Cantal) 04 71 60 00 84. (Réf. 1-31897).

HONDA 1100 GL, side-car Jewell, freins Beringer, bon état, moteur refait, pneus neufs, batterie neuve, 5.500 € à débattre. (Echange possible contre 1000 CBX) . Tél (Haut-Rhin) 03 89 26 27 42. (Réf. 1-31968).

HONDA GoldWing 1100, 1983, plus pièces, à revoir, pas roulé depuis 5 ans, moteur grippé, partie-cycle sain, 930 €. Tél (Seine-et-Marne) 06 15 30 31 51. (Réf. 1-32014).

HONDA 1100 Bol d'Or, 1983, carénée, 110 ch, 55.000 km, pneus neufs, bon état, échappement 4 en 1, assurance collection, 2.300 €. Tél (Corse) 06 25 67 16 96. (Réf. 1-31721).

HONDA 1200 Gold Wing Sei, 1985, Limited Edition, injection, 40.000 km, T.B.E., radio K7, 4 HP, cruise control, dossier pilote, modèle USA, couleur or, 7.000 €. Tél (Oise) 06 78 87 97 58 ou 03 44 47 94 20. (Réf. 1-31838).

HUSQVARNA

HUSQVARNA 240 WR, 1983, (sans C.G.), allumage H.S. GB av., plus ar., non d'origine, manque plaque de phare et cache, volant, pneu av., neuf, plus un train ar., bras alu., 450 € à débattre. Tél (Loiret) 02 38 74 72 37 ou 06 73 07 40 81. (Réf. 8-31919).

JAWA

JAWA type 559 250 cm3, 1954, état de marche, sortie de grange, (C.G. normale), feuille des Mines, 11.000 km. Tél (Alpes-Maritimes) 04 93 59 14 25. (Réf. 1-31958).

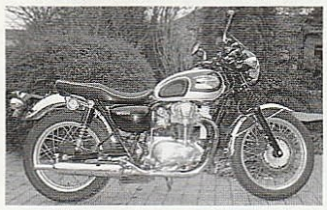
KAWASAKI

KAWASAKI KL250, 1978, moteur 4 temps, 10.900 km, petite bosse sur réservoir, très bon état, rouge, complète, 1.150 €. Tél (Bas-Rhin) 03 88 68 95 59 (après 19 h). (Réf. 8-31916).

KAWASAKI 400 KH, 1977, bon état général, 1.500 €. Tél (Eure) 02 32 48 11 27. (Réf. 1-31708).

KAWASAKI Z 400 J, 1985, 4 cyl., selle, pneu av., 4 en 1, plaquettes, changés, 27.000 km, 1.600 €. Tél (Haute-Savoie) 06 79 83 38 24. (Réf. 1-31997).

KAWASAKI W 650 millésime 2000, petit guidon, 16.000 km, bleu-gris, très bon état, accessoires, factures, 4.100 €. Tél (Rhône) 04 78 44 24 05 (domicile). (Réf. 1-31878).



KAWASAKI W650, 2000, bordeaux/crème, 12.000 km, état neuf, options, feu ar., plus 4 clignotants, guidon Tomaselli Condor, selle Speed biplace unique, durit Avia, plus pièces d'origine, 4.350 €. Tél (Val-d'Oise) 06 23 31 14 49 ou 01 39 94 06 42. (Réf. 8-31920).

TROPHY MOTOS "SPÉCIALISTE"

De 70 à nos jours MZ
750 + Side car URAL
BULLET 500 Royal Enfield

MOTOS neuves et d'occasion
PIÈCES en stock d'origine et adaptables
PRÉPARATIONS sur mesure
Par CORRESPONDANCE ou sur place

01 45 97 48 76
www.trophymotos.com

KAWASAKI ZX Turbo, 1985, 54.000 km, 3.900 €. Tél (Indre) 06 68 39 15 45. (Réf. 1-31922).

KAWASAKI 750 GPZ, 1983, cardan moteur refait, très bon état, tête de fourche, pneu av., batterie, peinture, plaquettes, neufs, nombreuses pièces, 1.500 €. Tél (Val-d'Oise) 01 39 84 18 67. (Réf. 1-31969).

KAWASAKI 900 Z, 1976, haut moteur refait, pneus neufs, mono-coque 4 en 1, commande recul, plus pièces, 1.000 €. Tél (Ardèche) 04 75 58 25 72. (Réf. 1-31932).

KAWASAKI 1000 ZJ, 1983, 58.000 km, plus accessoires, 2.300 € à débattre. Tél (Territoire de Belfort) 06 84 38 40 07. E-mail : pat.signe @wanadoo.fr (Réf. 1-31837).

KAWASAKI 1100 GPZ, 1981, 65.000 km, peinture, pneus, freins, distribution, neufs, à remettre en route ou pour pièces, 1.300 € à débattre. Tél (Charente-Maritime) 05 46 26 32 89 (après 18 h). (Réf. 1-31965).

LAVERDA

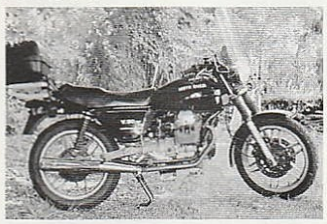
LAVERDA 750 Sport, 2001, rouge, 10.000 km, et 1 autre pour pièces, prix à déb., pour connaisseur de la marque. (Reprise possible sur Laverda 1000 en état de marche et le plus proche de l'origine). Tél (Calvados) 02 31 67 36 56. (Réf. 1-31824).

JCM 233, 1990, en état de marche, (C.G.), 700 €. Tél (Nord) 03 20 48 98 63. (Réf. 1-31884).

MOTO GUZZI

MOTO GUZZI V 50 11, 1979, dans son jus, restauration à prévoir, 1.300 €. Tél (Sarthe) 02 43 95 61 40. (Réf. 1-31977).

MOTO GUZZI V 50 III, 1981, roule tous les jours, plus pièces, boîte, cadre, jantes, 1.600 €. Tél (Tarn) 05 63 38 40 74 ou 06 89 43 17 23. (Réf. 1-31943).



MOTO GUZZI 750 Nevada Club, 2001, 16.000 km, très bon état, pare-brise, pare-cylindres, porte-bagages, sacoches en cuir, 4.200 €. Tél (Côte-d'Or) 03 80 63 77 30 (Dijon). (Réf. 1-31955).

MOTO GUZZI 1000 california 2, 1983, très bon état, noire, plus chromes d'origine, sacoches, plus pare-brise, selle neuve noir et blanc, 5.340 €. Tél (Finistère) 02 98 25 92 58. (Réf. 1-31960).

OURAL

OURAL avec side-car, état neuf, à voir, 2.500 € à débattre. (Echange possible avec Solex ou Méhari ou autres) . Tél (Belgique) 00 32 65 62 04 40 (Fax idem). (Réf. 1-31936).

PEUGEOT

PEUGEOT scooter Trekker 98, d'origine, moteur refait, factures, peinture neuve, très bon état, 550 € à débattre. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 22 38 85 78. E-mail : fabien71@ free.fr (Réf. 1-31893).

SCOTT

SCOTT Flying Squirel, 1929, superbe, (C.G.), prix justifié. M. Patrick. Tél (Seine-et-Marne) 06 80 37 66 41. (Réf. 1-31967).

Offrez une nouvelle dimension à vos rêves !
ITAL'RACER
Richard GALLICI
VOTRE PARTENAIRE
DUCATI
LAVERDA
www.ital-racer.com
contact@ital-racer.com
Verlicchi Menani Tommaselli Conti
Lafranconi Brembo Dell'Orto Ceriani Bitubo Marzocchi Tarozzi Veglia
Béquilles Stand Compact/Modulables Accessoires Racing
Tél/Fax : 04 94 84 02 95 - Mobile : 06 07 79 28 51

VENTES MOTOS (suite)

SUZUKI

SUZUKI 125 GN, 1997, bon état général, bleu nuit, faible kilométrage, 17.600 km réels, entretien suivi, 1.200 €. Tél (Val-d'Oise) 01 39 97 51 98. (Réf. 1-31879).

SUZUKI T 350, 1972, 39 CV, complète et d'origine, à utiliser dans l'état ou à restaurer, en état de marche mais à réviser, carbu capricieuse, 1.100 €. (Livraison possible dans le Nord-Ouest). M. Philippe Mercier. Tél (Eure) 02 32 44 98 54 ou 06 20 56 65 64. (Réf. 1-31957).

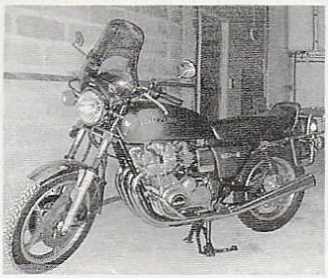
SUZUKI 380 GT, 1973, bordeaux, bon état général, visible dans la région de Nantes, 1.680 €. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 78 60 66 (HR) ou 06 82 49 24 36. (Réf. 1-31924).

SUZUKI T 500, 1973, propre avec pièces et revue technique, moteur refait, 1.700 €. Tél (Rhône) 06 60 23 49 93. (Réf. 1-31938).

SUZUKI SV 650 N, 2002, 7.000 km, saute-vent, mini-clignotants, couleur argent, 5.200 €. Tél (Marne) 06 64 41 69 83. (Réf. 1-31887).

SUZUKI GT 750, 1975, bon état général, peinture perso., 86.000 km, pneu av. neuf, pneu ar. en bon état, 2.500 € à débattre. Tél (Côte-d'Or) 03 80 43 34 06 (le soir ou H R). (Réf. 1-31925).

SUZUKI GS 850 GN, 1979, 76.500 km, bon état général, porte-paquets, pare-carters, bulle, très belle peinture rouge candy, 1.200 € à déb. Tél (Gironde) 05 57 12 06 87 ou 06 63 59 53 29. (Réf. 1-31881).



SUZUKI GSX 1100, 1980, très bon état, 1re main, 2.000 € à débattre ; réservoir GS 1000, tête de fourche pour phare rond. Tél (Allier) 06 70 50 41 92. (Réf. 1-31833).

YAMAHA

YAMAHA 125 DTR, 1988, bonne présentation, petit kilométrage, visible dans le sud de la Seine-et-Marne le week-end ou le lundi, disponible de suite, prendre rendez-vous par tél., 1.500 €. Tél 06 12 53 54 67 ou 01 64 31 25 54 ou 01 64 14 26 01 (HB, du mardi au vendredi). (Réf. 8-31918).

YAMAHA 250 RD air, 1979, excellent état, noire ; 125 RDLC, 1984, très bon état, 600 € ; 125 DTMX, 1980, très bon état, 600 € (toutes en C.G. suisse). Tél (Haut-Rhin) 06 76 82 77 26 ou 03 89 89 47 40 (soir). (Réf. 1-31823).

YAMAHA XT 500 1U6, 1983, 38.000 km, moteur et freins 3.500 km, révisée, très bon état, réservoir alu, noire et blanche, 2.100 €. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 52 70 17 (après 19 h). (Réf. 1-31829).

YAMAHA
RDLC
www.
achatsventes-rdlc
.com
Tél. 06 14 28 25 71

YAMAHA XT 500, 1981, restaurée, pièces neuves, 39.000 km, 1.500 €. Tél (Moselle) 03 87 90 47 92 ou 06 66 93 29 35. (Réf. 8-31921).

YAMAHA 500 SR, 1995, 22.500 km, 2e main, bon état, pot VD Classic et d'origine, 2.000 €. Tél (Val-d'Oise) 01 30 25 05 89. (Réf. 1-31835).

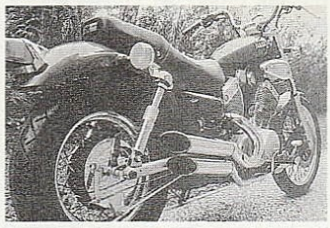
YAMAHA 600 SRX, 1990, 47.000 km, bon état, peinture, pneu neuf, 1.400 €. Tél (Aisne) 03 23 39 70 89 (après 20 h). (Réf. 1-31812).

Pneus Toutes dimensions Stock permanent

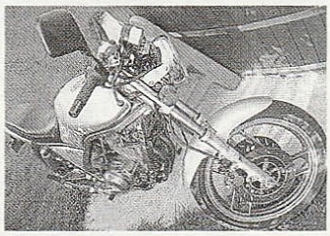
Route		Collection	
2.75-17	29€	3.00-18	33€
3.00-17	45€	2.50-19	29€
2.50-18	30€	3.00-19	38€
2.75-18	42€	3.25-19	40€
3.00-18	51€	3.50-19	46€
3.25-18	44€	4.00-19	49€
3.50-18	52€	600-55 C	34€
4.00-18	60€	**Trail**	
3.25-19	60€	2.75-21	38€
120/90-18	75€	3.00-23	63€
4.00-18 side	66€	4.10-18	42€

Cresphonte 02 37 36 21 13
VENTE PAR CORRESPONDANCE

YAMAHA Virago 550, 1988, état neuf, très peu roulé, 3.203 km réels, modèle rare, 12 unités en Belgique, pneu ar. 150/90 B15 neuf, pneu av. 120, neuf, amortisseurs Fournales réglables, châssis 2Y1001297, très belle moto, pour collectionneur, 3.200 €. Tél (Belgique) 00 32 33 65 85. (Réf. 1-31841).



YAMAHA 600 SRX, 1986, grise, 50.000 km, piston récent Yamaha, pneu av. et filtres neufs, Koni, chaîne et pneu ar. OK, tête de fourche, plus tapis de réservoir, nombreux équipements d'origine, 1.500 €. Tél (Haute-Garonne) 06 21 01 06 61. (Réf. 1-32008).



YAMAHA CB 650 Four, 1981, très bon état, 65.000 km, 4 en 1 Marchal, pneus, kit chaîne, neufs, 2.250 €. Tél (Territoire de Belfort) 03 84 56 12 87. E-mail : martin_em1@yahoo.fr (Réf. 1-31905).

YAMAHA 750 SECA, 1982, très bon état général, 4 en 1 Marving, peinture neuve, 1.500 €. (Arrangement possible pour livraison) . Tél (Lozère) 04 66 47 07 73 (HR). (Réf. 1-31973).

YAMAHA 850 XS, 1981, 35.000 km, révisée, très bon état, bulle, 2.200 €. Tél (Seine-et-Marne) 01 60 70 24 91 ou 06 07 15 75 44. (Réf. 1-32015).

SUZUKI Van Van 125, 1 orange, très propre et d'origine, 2.000 € ; 1 jaune, bon état général, rare de cette couleur, 1.800 €. Tél (Val-de-Marne) 06 32 67 64 51. (Réf. 1-31853).

SUZUKI 250 T 20, 1967, (C.G.N.), entièrement restaurée par professionnel, moteur et partie-cycle (coût 4.900 €), avec documentation, nombreuses pièces moteur, partie-cycle, prix ferme 4.000 € (26.238 F). Tél (Isère) 04 76 05 91 54. (Réf. 1-31127).

VENTES MOTOS (suite)

YAMAHA

YAMAHA side car 900 XJ, 1983, panier Cobra Produc Sid, ouverture intégrale, aucuns frais à prévoir, 8.400 €. Tél (Saône-et-Loire) 06 60 44 63 22. (Réf. 1-31981).

YAMAHA 1100FJ, 1985, 1 modèle, bon état, 2e modèle pour pièces, complète, 1 moteur avec rampe carbu. Tél (Aisne) 03 23 53 17 15. (Réf. 1-31928).

NON CLASSÉES

Side-car Watsonian type Palma 2 places, très bon état, capote neuve, 1.200 € - JAWA 350 type 659, 2001, à roder, 2.000 € - HONDA CB 125 K5, 1976, haut moteur refait, 1.150 €. Tél 05 34 47 21 10. (Réf. 1-31700).

NORTON 850 roasdster, 1976, 6.100 € - Scooter 49 cc Nitro MBK 6/00 d'origine, à roder, 1.300 €. M. Leroy, Port Canal du Midi, 11200 Homps. Tél (Aude) 06 84 85 71 52. (Réf. 1-31978).

YAMAHA XJ 900, 1991, 54.000 km, options, 2.400 € - KAWASAKI 1000 RX, 1987, 61.000 km, kit chaîne et pneus neufs, 2.000 €. Tél (Vaucluse) 04 90 20 00 66 ou 04 90 20 58 14 (HR). (Réf. 1-31806).

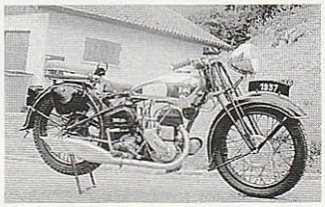
BMW R 90 S, à restaurer, 2.500 € ; BMW R 100 RS, 70 ch, roues rayons, à restaurer, 1.800 € ; BMW R 80 RT, 1991, bon état ; pièces BMW, roues, fourche - DUCATI 907 I.E. (sans C.G.), 2.200 €. M. Guy Corre, 43, bd Clemenceau, 29480 Le Relecq. (Réf. 1-31830).

MOTO GUZZI California 3, avec Hechard Scope, bon état, 1988, 100.000 km, kit 15, (C.G. 3 places), capote, harnais, électricité, pots, pneus, neufs, 8.500 € YAMAHA 600 Ténéré 3AJ, 1988, d'origine, 80.000 km, bleue, 2.100 €. Tél (Dordogne) 05 53 56 63 54. (Réf. 1-31895).

YAMAHA 1100 XS, 1.500 € - HONDA 400 NSR, bon état, 1.500 €. (Echange possible contre pièces moto Turbo / RG 500 Gamma) . Tél (Gard) 04 66 36 77 52. E-mail : ass.odyssee@infonie.fr. (Réf. 1-31989).

HONDA CB 350, coursifiee, 600 € - CX 500, 1.000 €, le lot 1.500 €, plus culasse 240 DUCATI. (Echange possible contre break BX TGD, 500 €) . M. Daniel. Tél (Seine-et-Marne) 06 18 48 20 48. (Réf. 1-31995).

TERROT 350 HD, restauration complète, 1937, (C.G.C.), très bon état de marche, 2.800 € - TERROT 500 RGST, dans son jus, bon état, (sans C.G.), tournante, complète à 100%, 2.800 € - KOEHLER-ESCOFFIER 175 2T S17, (C.G.C.), tournante, dans son jus, 1.400 € - APRILIA 240, 1982, (C.G.N.), moteur Hiro 43 ch, parfait état de marche, photo disponible par e-mail. Tél (Haute-Savoie) 06 84 80 14 59. (Réf. 1-31842).



SOLEX 2200, bon état, à remettre en route, 150 €, 2 pneus Metzeler pour side 400x18, 1 neuf, 1 80%, plus pièces neuves GAS-GAS, HYOSUNG, Boster et 125 custom. Tél (Var) 06 21 19 06 68. (Réf. 1-31941).

YAMAHA RS 125, 1979, 19.400 km, bleue, bel état, visible au sud de Lyon, kit chaîne récent, 1.050 € - SOLEX 3800, bon état, 100 € à débattre. Tél (Rhône) 04 78 50 92 07. (Réf. 1-31836).

VENTES PIÈCES MOTOS

BMW

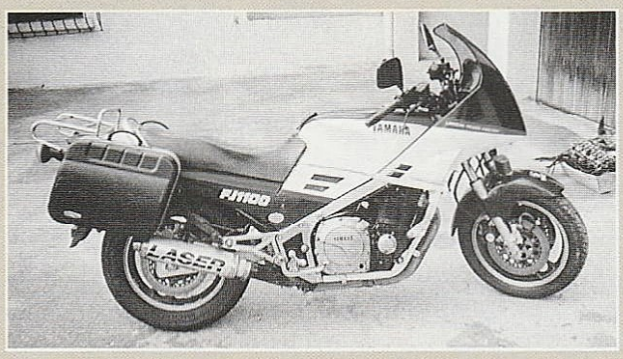
BMW : outillage R 50 et divers extracteurs, outils en plusieurs exemplaires, le lot de 34 kg, 380 €. Tél 02 54 26 51 93 (HR). (Réf. 1-31858).

BMW K 75 RT, 1994 : cadre (C.G.), 535 € ; fourche 300 € ; boîte 300 € ; roue, boîtier, faisceau, réservoir, 100 € ; étrier, phare, pompe, 60 € ; bloc compteur, 180 € ; carénage 535 € ; pont, arbre, 180 €, etc. Tél (Ille-et-Vilaine) 06 03 79 81 40. (Réf. 1-31820).

BMW R 80 RT, 1988 : pont, cardan 37/11, 100 € ; bas moteur, 400 € ; roue, réservoir, faisceau, 100 € ; béquille, garde-boue, 30 € ; fourche, 300 € ; carénage, 400 € ; carters, boîte, 300 €, etc. Tél 06 03 79 81 40. (Réf. 1-31821).

HONDA

HONDA 750 Four : nombreuses pièces. Tél (Loir-et-Cher) 06 80 07 66 41. (Réf. 1-31927).



YAMAHA FJ 1100, 1984, nombreux frais, bon état, 2.000 € à débattre. Tél (Aude) 06 60 85 89 78. (Réf. 1-31976).

LE SPECIALISTE MOTO GUZZI

MOTO GUZZI PIÈCES DÉTACHÉES EMP EUROPÉENNE MOTO PIÈCES

du mardi au vendredi 9 h - 12 h 14 h - 19 h
le samedi 9 h - 12 h 14 h - 18 h

PIÈCES d'origine ou adaptables
Par **CORRESPONDANCE** ou sur place
STOCK pièces de **1967** à **2004**
ACCESSOIRES pour Moto Guzzi
MOTOS neuves et d'occasion

Appelez-nous !
04 76 32 57 18
www.emp38.com
Fax 04 76 32 54 30
74, route de Belley - 38490 AOSTE

HONDA : toutes pièces Dax, 125 SL, XL, XLS, 125 XLR, MTX, 125 K5, CBS, CB Twin, TD, NSR, CMT, 250 XL, 350 CB Four, 400 Four, CX, CBX, CBN, 500 CX, CX Custom, Sport, 650 CBC, 750 Bol d'Or, bielles nippones. Tél (Alpes-Maritimes) 06 03 56 30 75. E-mail : bielles-nippones.org (Réf. 1-31022).

HONDA 125 NSR, 1988 : roues, guidon, radiateur, feu, contacteur à clef, selle, comodos, rétro, carter de chaîne, carbu, culasse, cylindre, bas moteur, araignée, amortisseur, béquille, compteur, etc. Tél (Indre-et-Loire) 06 84 16 12 71 (HR) ou 02 47 37 94 16. (Réf. 1-31982).

HONDA CB 500 Four, entière ou pour pièces, état moyen, plus pièces diverses ; CB 750 Four : pièces diverses. Tél (Indre-et-Loire) 06 13 07 21 84. (Réf. 1-31993).

Achat - Vente Pièces HONDA 70's
Restauration selles motos Japonaises 70's
Spécialiste pièces HONDA FOUR
(350 à 750 cc)
Arrivage lot de pièces HONDA neuves :
Pistons, segments, distribution, joints divers
Présent à FOURAS (17) les 4 et 5 septembre 2004
Contacts téléphoniques du lundi au vendredi de 14 h à 19 h
Réception clients sur rendez-vous.
Vente par correspondance
Dd MoTo Team
La Vallée - 69550 St-Jean-La-Bussière
Tél. 04 74 89 03 54 - Fax 04 74 89 08 40
E-mail : dd-moto-team@wanadoo.fr
www.ddmototeam.com

HONDA 750 Four K2 : pièces neuves DD Moto Team, selle, étrier droit, feu, plaquettes, durit, entrainteur compteur, 400 €. Tél (Indre) 02 54 26 93 40. (Réf. 1-31826).

HONDA 750 Four K3 : caches latéraux, marron, état neuf, 150 €. Tél (Yvelines) 01 30 61 42 86 (soir). (Réf. 1-31934).

HONDA 900 Bol d'Or : moteur 42.000 km refait, 1.000 km, toutes pièces électriques, rétros, phare, plus stock divers, pneu ar., kit chaîne, plus démarreur neuf, etc. Tél (Côte-d'Or) 03 80 61 14 96. (Réf. 1-31994).

HONDA 1100 GLDX : selle d'origine, neuve, jamais montée. Tél (Nord) 03 27 67 97 52. (Réf. 1-31999).

KAWASAKI

KAWASAKI 500 H1D : divers réservoirs, selles, échappement, détente, 3 en 1, moteurs 750 Z, 650 Z, plus pièces. Tél (Haute-Garonne) 05 61 07 66 38 (HR). (Réf. 1-31860).

LA BOUTIQUE ITALIENNE
SARL DIDERON
VENTE PAR CORRESPONDANCE DE PIÈCES NEUVES MOTO GUZZI
Achat • Vente
• Pièces d'occasion
• Spécialiste Italiennes
www.la-boutique-italienne.com
du lundi au vendredi de 14 h à 19 h
B.P. 27 - 30600 VAUVERT
Tél. 04 66 88 75 26
Fax 04 66 88 44 30

KAWASAKI : pistons neufs S1, S2, H1, H2, avec segments, garde-boue ar., phare, sup. boîte à bougies, voyant, patte de phare, carrosserie neuve, pièces d'occasion H2B, H2, S1, S2, pots H2B, années 69-70. Tél (Var) 06 21 19 06 68. (Réf. 1-31896).

KAWASAKI H2 : pistons, garde-boue ar. neuf, CDi, patte de phare, complète, phare, voyant, allumeur, régulateur, cache droit d'origine, kit carbu, 3 carbus détente, carrosserie complète, autocollant S1, S2, H1. Tél (Var) 06 21 19 06 68. (Réf. 1-31939).

KAWASAKI : pistons neufs de H2, H1, H1+1, S1, KE, segments S1, +05+1, S2+CDi, allumeur, patte de phare, carrosserie complète, garde-boue ar., moteur H1, 73, pots, H2B, H1, 69, S1 détente, pièces d'occasion, KH 250, cache gauche d'origine H. Tél (Var) 06 21 19 06 68. (Réf. 1-31940).

KAWASAKI 1000 GTR, 1990, 35.000 km, léger choc av., roulante, (sans C.G.), pour pièces, 1.500 €. Tél (Haute-Garonne) 05 61 07 66 38 (HR). (Réf. 1-31861).

SOLEX

SOLEX : important stock de pièces neuves et d'occasion, meubles et boîtes de rangements, banc d'essais, support de réparations, etc., lot ou séparés, très bien pour un club. Tél (Marne) 03 26 87 17 79. (Réf. 1-31949).

SUZUKI

SUZUKI : toutes pièces moteur et partie-cycle B 120, RV 90, RV 125, ER 21, T 125, T 250, T 350, T 500, RE5, S 125, GT 125, GT 250, GT 380, GT 550, GT 750, GS 400, GS 550, GS 750, GS 850, GS 1000, RM 125, ER 80, ER 125. Tél 06 63 38 66 85. (Réf. 1-31257).

TERROT

TERROT : moteur Semas 49 cm3 à galet, complet, 100 €. Tél (Alpes-de-Haute-Provence) 04 92 74 54 38. (Réf. 1-31888).

VENTES PIÈCES MOTOS (suite)

YAMAHA

YAMAHA 125 DTLC, 1984 : toutes pièces, réservoir, roues, cylindre, étrier, selle, fourche, etc., et pièces 240 TDR : moteur et partie cycle, plus pièces de 125 RS, 1977, et un flanc gauche de 500 RDLC. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 37 94 16 ou 06 84 16 12 71. (Réf. 1-31983).

YAMAHA 350 RDLC 4LO : pots, pipes, carbus, durites, tête de fourche, selle, culasse, dosseret, fourche, amortisseur, guidon, radiateur, carters moteur, pompe à huile, boîte, maître-cylindre, bras oscillant, etc. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 37 94 16 (HR) ou 06 84 16 12 71. (Réf. 1-31984).

YAMAHA 350 RDLC 31K, 1985-86, pour pièces détachées, plus pièces détachées 250 SR 1980. Tél (Haute-Saône) 03 84 32 43 99. (Réf. 1-31809).

YAMAHA 500 XT type 1U6, : toutes pièces et cadre (sans C.G.) ; AT2 : diverses pièces dont cadre (sans C.G.)Tél (Sarthe) 02 43 75 37 27. (Réf. 1-31813).

NON CLASSÉES

SUZUKI 125 Van Van, TS 1er modèle - HONDA 125, 250 SL, XL av. 78, 125 CR cross, 1986, 1989 ; pièces trial : SWM (Rotax) TY, MONTESA 247. M. Leroy, Port. canal du Midi, 11200 Homps. Tél 06 84 85 71 52. (Réf. 1-31979).

Pièces YAMAHA 50 DTMX, DTR, 125 DT, DTMX, DTLC, 80 DTLC, 125 RDX, XT, SR, 250 XT, SR, 550 XT, 400 XJ, 650 XJ, 750 XJ Seca, 1000 XV, 535 Virago, SUZUKI 80 RG, 50 et 90 Van Van, 50 TS, 125 DR, GT, 1000 GS. Tél (Alpes-Maritimes) 06 03 56 30 75. E-mail : bielles-nippones.org. (Réf. 1-31021).

SUZUKI 550 GSXEF, pour pièces, 300 € - Pièces HONDA 50 MTX et pièces PEUGEOT 50 XP. Tél (Aisne) 06 19 73 61 82 ou 03 23 70 94 62. (Réf. 1-31802).

MOTOBECANE : toutes pièces D 45 S - TERROT LST, 1930 : cadre, fourche, garde-boue ar. ; FLG : moteur, cylindre, réservoir, changement de vitesses, cadre, fourche - JAWA : cylindre, piston 350, années 50 ; compte-tours, compteur de vitesse années 70 - PEUGEOT 125 TLS 57, complète à 90%, très belle présentation. Tél (Puy-de-Dôme) 06 67 39 73 40. (Réf. 1-31891).

Pièces SUZUKI 500 RG, 250 RGV, YAMAHA 350 RDLC 4LO, 31K, 1WT, 250 TZR, 240 TDR, 125 RDLC, 125 DTMX, KAWASAKI 250 KR1S, APRILIA 250 RS. Tél (Haut-Rhin) 06 76 82 77 26 ou 03 89 89 47 40 (soir). (Réf. 1-31822).

MOTOCONFORT pliable années 70 : fourche av. 20 € - Cabochon de feu ar. carré pour PEUGEOT 103, années 70, neuf, 5 € ; dosseret de selle chromé pour 103 Chopper HP1, 10 € ; rétroviseur californien gauche, 15 €. Tél (Corse) 06 15 23 62 65. (Réf. 1-31857).

HYOSUNG Aquilla custom : pièces neuves et pour 50 Boster, pièces carénage neuves, cables et divers, plus cylindre, piston, culasse, GAS-GAS neuve. Tél (Var) 06 21 19 06 68. (Réf. 1-31942).

TRIUMPH T140 : sortie et silencieux Campbell, plus caches latéraux, 150 € - HARLEY-DAVIDSON 883 Sportster : sorties et silencieux d'échappement, 150 €. Tél (Haute-Marne) 03 25 02 40 76 (soir). (Réf. 1-31808).

Amortisseurs HAGON
500 réf. pour 27 marques
Standard route..... **205 €** (1 345 F) (la paire)
Trail ..... **220 €** (la paire)
Garantie 2 ans
Cresphonte 02 37 36 21 13
► *VENTE PAR CORRESPONDANCE*

Amortisseurs ar. pour XT500, 50 € - Corte Corso pour PANTHER, 75 € - Amortisseurs d'origine de KAWASAKI 1000 ZR, 75 €. Tél (Paris) 06 82 36 61 12. (Réf. 8-31917).

Nombreuses pièces BMW S5, S6, S7, phare S5, cadre S5, compteur W793 S7, cylindres, pistons 600 S5, roues et moyeux à rayons, réservoir - SUZUKI 125 GT : bobines, bol de phare, carbus, klaxon 6V - Amortisseur de direction KAWASAKI - HONDA CB 350-450 : feu ar. Liste sur demande. Tél (Manche) 02 33 03 20 60 (vers 20 h). (Réf. 1-31892).

Toutes pièces de CBX, 1981, grise, plus roues av. et ar., 1100 Zéphyr, plus 2 blousons Dainese, t. 48, t. 52, 500 €, les deux neufs. Tél (Alpes-Maritimes) 06 62 29 54 08. (Réf. 1-31962).

VENTES DIVERSES

Part-list HONDA CB 750, CB 750 F2, CB 450, YAMAHA 650 XS, 500 XT, KAWASAKI 900, Z 1000 A1, manuels d'atelier HONDA CB 750, CB 450, 900 CBR. Tél 02 33 27 92 74. E-mail : alainternet.du@wanadoo.fr. (Réf. 1-31735).

Plaques d'immatriculation noires, format 200x130, caractères emboutis, aluminium, 38 € port inclus. Tél 02 33 27 92 74. E-mail : alainternet.du@wanadoo.fr. (Réf. 1-31734).

Revues techniques MOTOBECANE, PEUGEOT, TERROT, AMC, PUCH, BSA, NORTON, TRIUMPH, VESPA, MOTO GUZZI, DUCATI, BMW, CZ, MZ, JAWA, BULTACO, ARIEL, GNOME-RHONE, MANURHIN, Sachs, HONDA, KAWASAKI, SUZUKI, YAMAHA, etc. Tél 05 34 47 21 10. (Réf. 1-31701).

Flipper HARLEY-DAVIDSON, très bon état. Tél 06 03 67 76 59. (Réf. 1-31803).

ENFIELD 350, 500 Bullet : manuel d'atelier en français, 110 pages, schéma, dessins, photos, plus catalogue de pièces détachées complet, 90 pages, avec historique, 23 € chacun, frais d'envoi compris. Tél 01 43 04 32 46 ou 06 61 66 07 70. (Réf. 1-31840).

Environ 30 revues techniques motos, SOLEX, scooters, des années 50, en 1 seul lot indivisible, 230 €. Tél (Dordogne) 06 81 62 62 20. (Réf. 1-31885).

Manuels d'atelier, revues techniques : AERMACCHI, APRILIA, BENELLI, BIMOTA, BMW, BSA, CAGIVA, DUCATI, GILERA, HONDA, KAWASAKI, LAVERDA, MOTO GUZZI, NORTON, SUZUKI, TRIUMPH, YAMAHA et autres marques. Tél (Loire) 06 18 95 23 04. (Réf. 1-31923).

Livret de bord KAWASAKI 500 Mach 3, 500 H1E, HONDA 750 NR "pistons ovales", CB 750 Four, SUZUKI 500 RG, maquettes CB 750 et 500 Mach 3. Tél (Nièvre) 03 86 59 16 73. (Réf. 1-31901).

Motojournal, Motorevue, 1987, 1998, Motorevue, 1948, 1970, plus Salon, diverses revues moto et livre. Tél (Aude) 04 68 48 38 42 (répondeur). (Réf. 1-31964).

VENTES MINIATURES

Miniatures motos Polistil, Revell, VESPA 125 et autres, état neuf et neuves en boîte. Tél (Alpes-de-Haute-Provence) 04 92 74 54 38. (Réf. 1-31889).

ACHATS MOTOS

HONDA

HONDA 125 NSR, couleurs Rothmans, en parfait état de fonctionnement et de présentation, d'origine, faire offre autour de 1.500 €. Tél 06 81 84 85 39. (Réf. 1-31863).

HONDA CB 250 Two Fifty, modèle 93 à 97, avec petit kilométrage, faire offre. Tél (Nièvre) 03 86 59 16 73. (Réf. 1-31661).

HUSQVARNA

HUSQVARNA 240 WR, 1982, uniquement en parfait état d'origine ou restaurée, faire offre. Tél 01 60 96 44 38 (après 19 h 30). (Réf. 1-31832).

KAWASAKI

KAWASAKI Z 1300, à restaurer, état indifférent, étudie toutes propositions dépt. 28 et environs. Tél (Eure-et-Loir) 02 37 48 92 50. (Réf. 1-31834).

SUZUKI

SUZUKI 175 PE, uniquement en parfait état d'origine ou restaurée, faire offre. Tél 01 60 96 44 38 (après 19 h 30). (Réf. 1-31831).

SUZUKI 400 Bandit, en état d'origine, en parfait état de fonctionnement et de présentation, faire offre. Tél 06 81 84 85 39. (Réf. 1-31926).

YAMAHA

YAMAHA XT 500, bon état. (Echange possible contre lot de trois IT 250). Tél (Morbihan) 02 97 57 87 13. (Réf. 1-32012).

NON CLASSÉES

HONDA 500 VFR ou SUZUKI 600 GSXR, 1re génération. Tél (Maine-et-Loire) 06 72 29 19 13. (Réf. 1-31980).

ACHATS PIÈCES MOTOS

ALCYON

ALCYON 100 AS, 1924 : toutes pièces, moteur, partie-cycle. Tél (Haute-Savoie) 04 50 25 67 62 (soir). (Réf. 1-31814).

BULTACO

BULTACO Lobito T 125 : cadre en bon état, (avec C.G.), pièces d'origine, documentation technique, etc. Tél (Bouches-du-Rhône) 06 10 88 18 28. E-mail : montfrais@yahoo.fr (Réf. 1-31324).

HONDA

HONDA 900 Bol d'Or FII, 1982 : bloc compteurs. Tél (Ardèche) 06 74 29 21 51. (Réf. 1-31937).

MINARELLI

MINARELLI 50 SBM rotative : allumage Kröber complet. Tél (Landes) 05 58 45 20 84 (18 h 30). (Réf. 1-31894).

MONDIAL

MONDIAL 50 : pièces cyclo sport années 60. Tél 02 54 60 90 31 (soir). (Réf. 1-31825).

NON CLASSÉES

NORTON 850 MK3 : réservoir d'huile et Interstate (essence) - DUCATI, 1975 : réservoir es., plus selle mono de 900 55 - VINCENT : réservoir à essence, garde-boue inox, jantes ar. diam. 19 inox. Tél (Gard) 04 66 29 74 61. (Réf. 1-31990).

ACHATS DIVERS

Scie à disque acier avec refroidissement par eau, pour couper tous profils de métaux, angle de coupe réglable, 220 V, faire offre si possible avec photo. M. Victor Mochon, Grande rue, 21540 Grosbois en Montagne. (Réf. 1-31801).

Documents, articles, photos et pièces pour PMS 250, part-list et manuel d'atelier SUZUKI T 350 et YAMAHA RD 250. Tél (Val-d'Oise) 06 70 16 61 89. (Réf. 1-31903).

Manuel d'entretien HONDA 750 VFCH, achat ou photocopie ou e-mail, région Charente-Maritime (17). Tél (Charente-Maritime) 05 46 93 07 88. (Réf. 1-31929).

ECHANGES

Cadre, fourche av., pont, roue ar. BMW R 50/2, contre pièces Suzuki 850 ou 1000 GSG - Culasse RATIER C6 gauche, contre pièces GSG - Moteur YAMAHA 125 RDX incomplet et moteur KAWASAKI 650 Z incomplet, contre pièces GS 1000. Tél (Drôme) 04 75 46 45 73. (Réf. 1-31810).

BMW R 80 RT, 1985, 71.000 km, contre fourgon haut, même état, valeur 2.500 €. (Vente possible). Tél (Hautes-Alpes) 04 92 20 34 63. (Réf. 1-31998).

YAMAHA FJ 1200, 1988, bon état général, contre Moto Guzzi LM1, 2, 3 ou T3. Tél (Haute-Garonne) 05 61 79 47 26 ou 06 75 77 53 91. (Réf. 1-31862).

FORD Capri 1700 GT, 1970, très bon état, C.T. OK, grise, int. noir, 137.000 km, factures, révision, contre Yamaha TY 125, très bon état d'origine, base 3.000 €. (Vente possible). Tél (Oise) 06 63 17 26 86. (Réf. 1-31890).

KAWASAKI 250 S1, 1973, 500 H1, 1975, et BEDFORD diesel, 1982, ancien camping-car, contre Harley avant 1982 ou en panne ou gros bi-cylindres. Tél (Nièvre) 06 64 81 75 15. (Réf. 1-32013).

DIVERS

Singe cherche pilote de side-car Afamac. Tél (Seine-et-Marne) 06 18 48 20 48. (Réf. 1-31996).

MANIFESTATIONS À VENIR

Voici une liste non exhaustive des manifestations à venir, basée essentiellement sur les informations communiquées par les organisateurs. Si vous souhaitez vous rendre à l'une d'elles, n'oubliez pas de passer un petit coup de fil avant de vous déplacer.

DU 24 AVRIL AU 31 OCTOBRE

36 - Expo au musée de Valençay
Amav, tél. 02 54 00 07 74.

DU 1er JUILLET AU 30 SEPTEMBRE

AND - Expo à Valls de Canillo
Tél. (00 376) 75 10 36 ou (00 376) 75 10 90.

DU 11 AU 15 AOUT

30 - Motos Rétros à St-Jean de Maruejols
Les Belles d'Autrefois, tél. 04 66 30 83 88.

DU 13 AU 15 AOUT

B - Bikers Classics à Spa
www.bikersclassics.com

DU 13 AU 19 AOUT

30 - Exposition d'art à Anduze
Cristophe Bono, tél. 04 66 34 29 95.

14 AOUT

76 - Bourse-expo à Gaillefontaine
Comité des Fêtes, tél. 02 35 09 04 24.

14 ET 15 AOUT

06 - Bourse à Mougins
Tél. 04 93 69 27 80, fax 04 93 46 01 36.
30 - Fête moto à St-André
Moto-Club Lou Barunlaire, tél. 04 66 60 36 49.
56 - Rassemblement BMW à Gestel
BMW MOA, tél. 02 97 05 15 34.
63 - Balade des Sauviages
Moto-Club Les Sauviages, tél. 04 73 53 07 48.
72 - Concentration à Marçon
Tél. 02 43 79 11 11 ou 02 43 79 10 10.
83 - Bourse aux Arcs-sur-Argens
Alain Brun, tél. 04 94 47 52 08.
B - Solex à St-Flour
Solex Club de Belgique, tél. (00 32) 84 22 10 54.

15 AOUT

01 - RV mensuel à Replonges
Club du Vieux Guidon, tél. 03 85 30 44 94.
14 - Puces moto au Pin
Tél. 02 31 32 51 57.
37 - Bourse-expo au Grand-Pressigny
Tél. 02 47 94 96 82.
38 - Balade à Têches
Jean Blanquet, tél. 04 76 36 81 83
41 - Expo à Françay
Comité des Fêtes, tél. 02 54 46 19 70 (soir).
45 - Concentration à Egry
Comité des Fêtes, tél. 06 09 97 64 38.
50 - Fête de la moto à La Bazoge
Comité des Fêtes, tél. 02 33 59 35 16.
62 - Sortie à Arras
Gavap, tél. 03 22 40 52 53, fax 03 22 65 87.
89 - Bourse à St-Moré
Syndicat d'Initiative, tél. 03 86 33 47 67.

DU 20 AU 22 AOUT

89 - Burgundy Rallye
Club Triton France, tél. 01 64 59 91 01.

DU 20 AU 29 AOUT

30 - Exposition d'art Pradel
Christophe Bono, tél. 04 66 34 29 95.

21 AOUT

47 - Grass Track à Marmande
Patrick Joret, tél. 05 53 89 50 24.

21 ET 22 AOUT

03 - TZ à Lurcy-Lévis
TZ Club de France, tél./fax 03 86 53 60 10.
28 - Dragster Show à Orgère en Beauce
Tél. 06 08 91 88 66 ou 02 38 73 81 81.
33 - Moto-cross à Jau-Dignac
Claude Fernandez, tél. 06 79 72 32 11.

DU 21 AOUT AU 3 SEPTEMBRE

GB - Manx GP (Ile-de-Man)
www.iomguide.com

DU 21 AOUT AU 12 SEPTEMBRE

80 - Tour de France des motos anciennes
Gavap, tél. 03 22 40 52 53, fax 03 22 65 87.

22 AOUT

23 - Bourse à St-Martial
Asa, Tél. 05 55 62 45 37.
24 - Quads motos et trikes à St-Mayme-de-Pereyrol
Comité des fêtes, tél. 05 53 08 47 27.
27 - Braderie puces moto à Pont-Authou
Association Balad'eure, fax 02 32 42 99 41.
33 - Expo à Mios
Mios-Auto-Sport, tél. 05 56 26 41 63.
42 - Concentration à Roanne
Tél. 04 77 64 08 21 ou 06 82 83 38 01.
42 - Concentration à Mably
Cercle de l'Union, tél. 06 82 83 38 01.
62 - Fête rétro à Biache
Tél. 03 21 73 84 37.
62 - 8e Fête Auto Moto Rétro
Tél. 03 21 73 84 37.
64 - Montée impossible à Arette
Tél. 04 50 27 86 26
70 - Balade à Gray
Les Pétrolettes Jurassiennes, tél. 03 84 64 82 26.

28 AOUT

24 - Balade en Dordogne
LVMP, tél. 05 53 03 41 95 ou 05 53 03 55 60.
71 - Rallye découverte
Tél. 06 62 62 97 27 ou 03 85 92 53 43.
76 - Bourse à Mont-Cauvaire
Comité des Fêtes, tél. 02 35 33 26 63.

28 ET 29 AOUT

25 - 2 jours de Montbéliard
Afata, Joël Corroy, tél. 03 84 75 83 34.
61 - Bourse-expo-balade au Menil-Hermei
Comité des Fêtes, tél. 02 33 36 81 32.
64 - Sortie du Cercle T à Pau-Arnos
Cercle T, tél./fax 05 61 74 15 68.
82 - Fête auto et moto à Negrepelisse
Mairie, 82800 Negrepelisse
93 - 300 Miles de Carole
Moto-Club de Lésigny, tél. 01 60 02 18 98
93 - Courses sur le circuit de Carole
Afamac, tél. 01 64 07 47 47.
CH - course de côte motos et side-car
Team Girard, tél. (00 41) 79 643 29 05.

29 AOUT

01 - Fête de la voiture ancienne à Vesines
Les Soupapes Dégrippées, tél. 06 81 35 97 45.
07 - Bourse-expo à Vion
Joël Balaïn, tél. 04 75 07 23 10.
12 - Ronde du Lévézou-Ségala
Claude Albouy, tél. 05 65 74 73 66.
24 - Bourse-expo à Montcaret
Ecurie des Bielles d'Argent, tél. 05 53 27 39 94.
29 - Moto Cross à l'ancienne
Moto-Club Finistérien, tél. 06 64 86 04 06.
31 - Rallye de l'ABC
ABC, tél. 05 61 89 76 70 ou 05 61 89 32 07.
35 - Journée moto à Bourg-des-Comptes
Moto-Club La Courbe, tél. 02 99 57 47 71, 02.
42 - Bourse-expo à Périgneux
Forez Rétro Auto Moto, tél. 04 77 76 34 55.
49 - Rando à Brain-sur-Allonnes
Michel Maintier, tél. 02 41 75 89 52.
69 - Bourse exposition à Condrieu
tél. 04 74 86 58 54 ou 06 09 83 27 91.
69 - Sortie à la Rochetaillée-sur-Saône
Musée Henri Malarte, tél. 04 78 22 18 80.
76 - RV mensuel à Fécamp
Idéal DS Normandie, tél. 06 60 88 71 63.
86 - L'Aventure Mécanique à Champigny
Chrome et Cambouis, tél. 05 49 59 99 61.
88 - Bourse-expo à Plombières-les-Bains
Tél./fax 03 29 30 04 26 ou 03 29 30 02 75.

2 SEPTEMBRE

69 - RV mensuel de l'Amicale des Anciens coureurs motocyclistes
Tél. 04 72 73 01 43.

DU 3 AU 5 SEPTEMBRE

86 - Course au Vigeant
Michel Malatesta, tél. (00 41) 22 731 11 44.

4 SEPTEMBRE

B - Ital Tour
W. De Keyser, tél. 00 32 (0) 3 636 24 77 ou R. Van Eycken, tél. 00 32 (0) 2 759 46 03.

4 ET 5 SEPTEMBRE

17 - Bourse à Fouras
Christian Armant, tél. 05 46 84 04 49.
30 - Challenge Pro Classic à Ledenon
Association Pro Classic, tél. 01 34 85 57 58.
30 - Courses Afamac à Lédenon
Afamac, tél. 01 64 07 47 47, fax 01 64 07 46 59.
33 - Concentre d'américaines à Culnezais
50's Gang, tél. 06 10 16 60 14.
41 - Rétrofolies
Jean Alba, tél. 02 54 96 87 53.
47 - 50 ans de rock'n'roll
Tél. 05 53 41 72 01 ou 05 62 28 70 43.
49 - Bourse d'échanges à Bauge
VAVL, tél. 02 41 89 20 78, fax 02 41 89 16 67.
59 - Défilé historique à Bethune
J.-C. Lefebvre, tél./fax 03 20 58 47 28.
63 - Rassemblement AMZ
Amicale MZ, tél. (M. Mallet) 04 73 88 79 01.
90 - Montée Historique du Salbert
Rétro Moto Cycles de l'Est, tél. 03 84 46 39 22.
GB - Manx Classic trial
Afata, tél. (00 44) 16 24 62 84 78.

5 SEPTEMBRE

07 - 1er expomarché moto à Saint-Martin
Tél. 06 03 55 58 35 ou 06 77 25 88 99.
07 - Bourse-expo à Aubenas
Gazel Rétro, tél. 04 75 93 00 34.
12 - Rassemblement de motocyclettes à Villefranche-de-Rouergue
Café des Sports, tél. 05 61 51 64 89.
26 - Balade en 2 roues
Amada, tél. 04 75 58 81 95.
28 - Puces-Motos 28 à Anet
Comité des fêtes d'Anet, tél. 02 37 41 97 94.
28 - Rencontre à Dreux
Tél./fax 02 37 63 54 03.
29 - Festival des belles mécaniques
Ecomusée de la Mairie, tél./fax 02 98 79 85 80.
45 - Rassemblement à Orléans
Philip Jouanic, tél. 02 38 49 16 87.
46 - Expo à Puy-L'évêque
Parc, J. Blondeau, tél. 05 65 30 86 78.
53 - Rallye St-Grégoire
Les Vieux Bols Ernéens, tél. 02 43 05 29 69.
59 - 2e marché de la moto à Béthencourt
Tél. 06 20 88 87 50.
74 - Bourse d'échanges à Sillingy
Guy De Maere, tél./fax 04 50 32 02 31.
76 - Balade à Sainte-Marie-au-Bosc
Les Marigyptiens, tél. 02 35 29 62 64 (soir).
77 - Journée des anciennes à La Chapelle-Moutils
Stéphane Ignace, tél. 06 60 23 92 31.
78 - Bourse à Les Vaux de Cernay
Tél. 01 30 52 56 68 ou 06 89 04 23 08.
83 - Démonstrations au Luc
Tél. 04 94 63 10 35
83 - Sortie à Ste-Croix-du-Verdon
ASM, tél. 04 92 78 47 72 ou 06 83 60 42 16.
84 - Rallye des Vendanges
Tél. 04 90 66 48 77.
85 - RV mensuel à La Roche-sur-Yon
André Mazoué, 15, impasse Raphaël Thibeaudau, ZI sud, 85000 La Roche-sur-Yon
87 - Sortie en Haute-Vienne
Tél. 05 55 04 19 69, fax 05 55 04 19 70.

DU 10 AU 12 SEPTEMBRE

37 - American Loire Valley Festival
Loire Valley Chapter, tél. 02 47 20 24 26.

11 SEPTEMBRE

80 - festival rock et motos à Canaples
Tél. 03 22 51 05 03 ou 06 60 40 68 80.
E - Trial Sant Bois Lluçanès
Infos au 06 61 29 09 57 (Espagne).

11 ET 12 SEPTEMBRE

07 - Trial à l'ancienne à Rochepaule
Afata, tél. 04 75 30 06 25, fax 04 75 30 06 14.
32 - Show Bike de Maignaut-Tauzia
Tél./fax 05 62 28 53 06.
32 - Bourse-expo à Gimont
Yves Tabacco, tél. 05 62 67 78 05 (HB).
38 - 6e édition de Replica
Club Maquettiste Nord-Dauphiné, tél. 04 74 28 54 89 ou 04 72 50 08 97.
58 - Bol d'Or à de Magny Cours
Circonférence Communication, 04 94 12 77 70.
62 - Motos classiques à Croix en Ternois
Caiman, Daniel Henin, tél./fax 03 21 98 58 40.
64 - Rassemblement du RG500 Club de France
Tél. 06 85 32 83 42 et 01 40 55 04 12.
84 - Bourse à Caderousse
La Loco'motive, tél. 04 90 11 98 42.
B - Moto Retro Wieze
Tél./fax (00 32) 23 81 08 87.
CH - Venez à Vevey !
Tél. (00 41) 24 494 15 08.

12 SEPTEMBRE

02 - Véhicules anciens à Villers-Cotterêts
Garage Asso, tél. 06 09 92 56 06.
02 - Bourse à Fère en Tardenois
Macadam Passion 02, tél. 03 23 82 33 86.
06 - Foire à la ferraille à La Roquette
Amicale Mécanique, tél. 04 92 19 18 40.
09 - Sortie de l'AZ Amicale à Pamiers
AZ Amicale, tél. 05 61 60 13 42.
12 - Motocross à l'ancienne à Rodez
FFM cross à l'ancienne, tél. 06 60 15 89 75.
13 - Journée découverte à Digne
Moto-Comptoir, tél. 04 92 31 53 25.
18 - Bourse à Gracay
J.-P.Gros, tél. 02 54 49 70 38.
19 - Randonnée des Mille Sources
Marc Fraysse, tél. 05 55 72 18 75 (HR) .
22 - Bourche d'échanges à Trégueux
Celtic Brothers, tél. 06 15 19 72 43.
26 - Véhicules anciens à St-Marcel
Tél. 04 75 58 83 43, tél./fax 04 75 58 72 44.
27 - Bourse à Brionne
Comité des Fêtes, tél. 02 32 45 39 90.
27 - Rallye de Bourgtheroulde
Ouvert aux motos d'avant 1965.
Apapa, tél. 02 35 62 94 03 (ap. 20 h).
28 - Bourse à Cloyes-sur-le-Loir
Tél. 02 37 98 51 11, fax 02 37 98 57 05.
32 - Rallye à L'Isle-de-Noé
Les Bielles de l'Astarac, tél. 05 62 66 71 42.
34 - Les Rétrobécanes
Tél. 04 67 71 56 63.
34 - Cyclos en Cévennes
Patrick Dol, tél. 04 67 73 76 19.
38 - Bourse et expo à Faramans
Retour de Kick, tél. 04 74 20 09 39.
38 - Motobroc à Vienne
Passion Evènement, tél. 04 74 57 90 10.
39 - Bourse-expo à Bletterans
CRJB, tél. 03 84 44 47 35 ou 06 85 56 05 67.
39 - 1ère balade des Tassemaniacs
www.arlay.com
45 - Bourse à Mignerette
Comité des Fêtes, tél. 02 38 96 46 65.
45 - Bourse à Ousson-sur-Loire
Tél. 02 38 31 57 45 ou 06 99 44 96 72.
45 - RV mensuel à Loury
Tél. 02 38 65 53 15 ou 02 38 65 66 75.
54 - Bourse d'échanges
Francis, tél. 06 87 94 29 63.
63 - Route Gaspard des Montagnes
Alain Molimard, tél. 04 73 95 37 88.
67 - Balade à travers l'Alsace et les Vosges
Moto Guzzi Club de France, tél. 06 32 74 49 66.
72 - Rassemblement à Challes
Coxi-Coxa, tél. 02 43 75 28 42.
84 - Course de côte à Malaucène
Moto-club d'Avignon, tél. 04 90 23 93 92
91 - 6e Rallye du Hurepoix
Tél. 01 60 16 56 00 ou 01 69 24 49 82 .
B - Balade du C.A.G.
C.A.G., père Yvon, tél. (00 32) 474 98 55 23.

DU 15 AU 19 SEPTEMBRE

D - Intermot München 2004
Tél. (00 49) 89 949 20 510.

18 SEPTEMBRE

01 - Stages en side-car
Tél. 04 74 37 74 51.
23 - Randonnée Solex à Saunière
Solex Club 23, tél. 05 55 80 06 67.
68 - Sortie Patrimoine à Mulhouse
Tél./fax 03 89 61 04 81.
69 - Marché moto à St-Laurent-de-Mure
Moto-Club Murois, tél. 04 78 40 41 54.

18 ET 19 SEPTEMBRE

12 - Concentre à St-Félix-de-Sorgues
Les Chauds Lapins, tél. 05 65 49 23 18.
12 - Rencontre interclubs de Réquista
Auto Rétro Aveyronnais, tél. 05 65 71 99 94.
13 - Rassemblement à Port-Saint-Louis
Tél. 04 42 86 90 00, poste 117.
26 - Journées du patrimoine à Crest
La Grange aux Pétrolettes, tél. 04 75 62 71 72.
32 - Bourse à Castelnau-d'Auzan
Tél. 05 62 29 20 21, fax 05 62 29 26 74.
37 - Journée du Patrimoine à Tours
Yves Boulesteix, tél. 02 47 55 92 00.
67 - Concentration à Offendorf
MCP El Crados, tél. 03 88 86 99 82.
69 - N'eurton des anglaises en Beaujolais
Norton Owner's Club, tél. 04 77 53 35 07.
84 - Fête du patrimoine à Pernes
Olivier Dorce, tél. 06 03 44 79 66 .
93 - Challenge Pro Classic à Carole
Association Pro Classic, tél. 01 34 85 57 58.

19 SEPTEMBRE

01 - RV mensuel à Replonges
Club du Vieux Guidon, tél. 03 85 30 44 94.
01 - Bourse à Replonges
Club du Vieux Guidon, tél. 03 85 30 44 94.
02 - balade en cyclomoteur à St-Gobain
Tél. 03 23 52 12 12 ou 03 23 52 82 11.
12 - Bourse toutes collections
Art Veyron, tél. 05 65 49 49 22.
14 - Bourse à St-Pierre-sur-Dives
M. Galienne, tél. 02 31 62 55 06.
16 - Côte de Nersac
Rétro Moto-Club de Nersac, tél. 05 45 66 35 90.
22 - grande braderie moto à Plérin
Tél. 06 20 62 25 75 ou 02 96 33 49 47 (HR).
28 - Bourse à Nogent-le-Rotrou
Team Perche Moto Sport, tél. 06 80 91 44 01.
30 - Balade en classique à Calvisson
Moto Sud Classique, tél. 06 03 04 63 03.
42 - Baldo Rétro à St-Galmier
Tél. 04 77 54 04 87.
44 - Bourse-expo à Aigrefeuille-sur-Marne
Tél. 02 40 03 83 20.
49 - Rassemblement à Angers
Anjou Motards Solidarité, tél. 02 41 54 61 43.
67 - Bourse d'échanges à Lipsheim
Tél. 03 88 51 52 21 ou 06 87 38 66 05.
72 - Bourse à Precigne
Ecole St-Joseph, 02 43 95 59 65.
77 - Brocante moto à Chelles
Denis Hachet, tél. 01 64 27 95 36.
77 - Bourse-expo à St-Fargeau-Ponthierry
Association Féréolaise, tél. 06 80 81 88 .
78 - Bourse à Conflans Ste-Honorine
Dominique Chiaretto, tél. 01 39 78 94 18.
78 - Fête rétro à Montigny-le-Bretonneux
Tél./fax 01 30 60 92 70.
84 - Vide garage à Orange
Orange Moto Événement, tél. 06 17 16 70 39.
94 - Bourse à Ablon-sur-Seine
H.D.C. Keltia, tél. 06 82 33 87 45.
GB - Rye Classic Motorcycle Bikejumble
ELK Engineering, tél. (00 44) 1797 344 277.

DU 23 AU 26 SEPTEMBRE

64 - Tour du Béarn
Béarn Motos Anciennes, tél. 05 59 04 22 71.

25 SEPTEMBRE

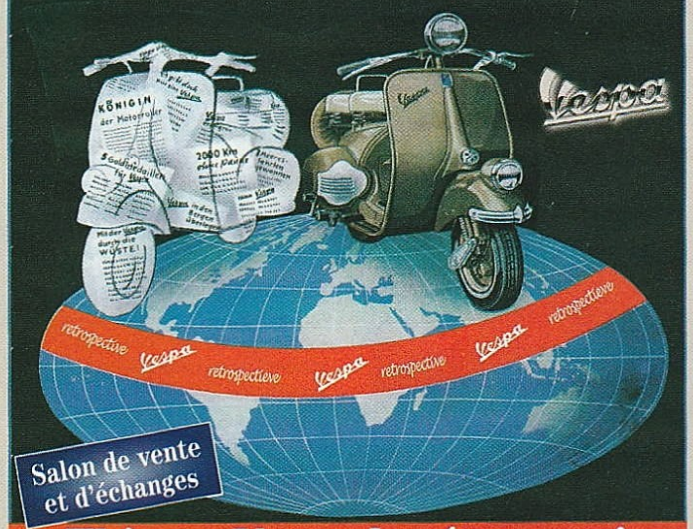
63 - Entrainement vitesse FFM à Issoire
Cambouis et Compagnie, tél. 04 70 90 05 26.

25 ET 26 SEPTEMBRE

19 - Oxbow MX 2004
Media Officer, tél. 05 56 82 07 15.
19 - Bourse-expo à Tulle
Tél./fax 05 55 20 39 99.
33 - Courses sur le circuit de Mérignac
Afamac, tél. 01 64 07 47 47, fax 01 64 07 46 59.
72 - Rassemblement MZ à Chaufour
Amicale MZ, tél. 02 43 88 86 36.
76 - Auto Moto Rétro Rouen
Comet, tél. 02 35 18 28 28.
83 - Journées des passionnés à La Crau
Ecurie 4 soleils, tél. 06 22 37 06 05.

MOTO RETRO WIEZE

11 & 12 september 2004 9h30 - 17h30



Salon de vente et d'échanges

Thème : Vespa, la rétrospective

11 & 12 SEPT. 2004 - 9 h 30 - 17 h 30

Oktoberhallen Wieze (Alost/Dendermonde • Belgique)

Plus de 200 exposants avec les motos classiques les plus rares, pièces détachées et d'entretien, littérature, vêtements, etc. Tout ce que vous ne trouvez pas ailleurs, Moto Rétro Wieze l'a sûrement à votre disposition !

Info : Tél./Fax 00 32 2 381 08 87 - E-mail : bema.bvba@pandora.be

Site internet : www.motoretrowieze.be

AUTOMÉDON

4e salon auto-moto de collection

16-17 octobre 2004 • 9h-19h

Parc des Expositions • Paris Le Bourget

avec la participation de MOTOS D'HIER

SUPER PODIUM DE MOTOS ANGLAISES

Parking MOTOS GRATUIT

BOURSE extérieure de 5.000m²

HALL de 10.000m²

Professionnels stands ou emplacements à partir de 100€

Collectionneurs déballage • bourse à partir de 40€

Renseignements et inscriptions :

01.43.36.23.01 • www.automedon.fr

la boutique du collectionneur

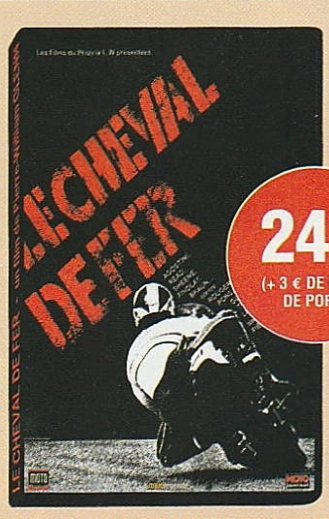
Enfin en DVD : LE CHEVAL DE FER

UN FILM DE PIERRE-WILLIAM GLENN

DVD en couleurs, durée 1 h 47 et un bonus de 1 h 30

Le Cheval de Fer conte la "chevauchée fantastique", en 1974, des meilleurs pilotes à travers l'Europe dans les 12 Grands Prix constituant le championnat du Monde de vitesse motocycliste. Avec Patrick PONS, Michel ROUGERIE, René GUILI, Bernard FAU, Phil READ, Giacomo AGOSTINI et les autres...

Le bonus présente les portraits des pilotes vivants en 2004 : FAU, GUILI, HUSSON, MEILLAND, TCHERNINE, AGOSTINI et READ. Il reprend les thèmes du film : l'argent, la peur, le meilleur pilote, ce qui a changé. Il rend hommage à Michel ROUGERIE et présente un document rare sur Mike HAILWOOD. Figurent aussi une interview de Jean-Claude OLIVIER et un entretien entre Pierre-William GLENN et Patrick GRANDPERRET qui a pour sujet les rapports entre le cinéma et la moto.



24 € (+ 3 € DE FRAIS DE PORT)

BON DE COMMANDE

Oui, je désire recevoir ..... exemplaire(s) du DVD **"LE CHEVAL DE FER"** référence 23756, au prix de 24 € l'unité (+ 3 € de frais de port) .

Soit : 27 € X ..... = ... €

*** Les expéditions sont effectuées en colissimo suivi (48 h. maximum SELON STOCK). Pour les envois hors France métropolitaine, Corse et Monaco, se renseigner au (+33) 01 60 39 69 32.**

Je règle :

❑ par chèque ou mandat à l'ordre de **La Boutique du Collectionneur**

❑ par CB n°

Date d'expiration ____ Signature :

Adresse d'expédition :

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

Code postal ..... Ville .....

Tél. ..... E-mail .....

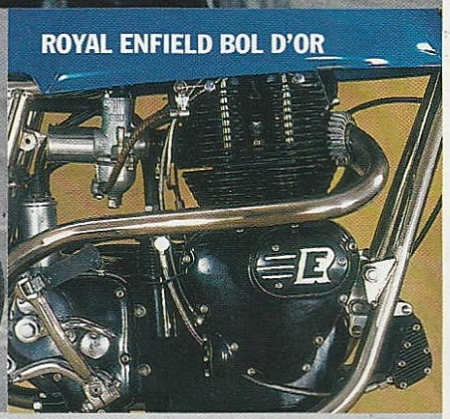
Commande et règlement à adresser à : **La Boutique du Collectionneur**
BP 419 - 77309 Fontainebleau Cedex - Tél. 01 60 39 69 32

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

L149

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO (EN KIOSQUE LE 15 SEPTEMBRE)

COMPARATIF : LES TWINS DEUX-TEMPS / La lutte contre la pollution les a éliminés des catalogues. Pourtant, les twins à moteur deux-temps méritent mieux que cette condamnation sans appel • STUDIO : ROYAL ENFIELD BOL D'OR / Mais oui, cette marque anglaise a été présente au Bol d'Or, aux mains d'équipages privés bien sûr • ESSAI : YAMAHA 650 TX / Comment une erreur de dénomination entre XS et TX pour sa première 650 twin quatre-temps a failli mener Yamaha à la catastrophe • LÉGENDE SU SIÈCLE : ENDURANCE, LES ANNÉES GODIER-GENOUD / Entre 1972 et 1975, ces deux pilotes et leur team ont révolutionné les courses de longue durée.



motolégende

BP 419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 39 69 69 - Fax 01 60 39 69 01
E-mail : motoleg@lva.fr

DIRECTION
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTEUR DE LA PUBLICATION Alain Georges
DIRECTEUR GÉNÉRAL Gilles Fuentes
ASSISTANTE Annie Lebourg

RÉDACTION
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION Jacques Bussillet
RÉDACTEURS Pierre Bontemps / Philippe Bidaut Franco Giaccio / Corinne Thomas
PRINCIPAUX COLLABORATEURS Michel Cottereau Christophe Garcia / Thierry Leraud / Jean-Pierre Pradères
CORRESPONDANTS À L'ÉTRANGER Mario Colombo (I) Mick Duckworth (GB) / Manuel Garriga (E)
RÉDACTRICE EN CHEF TECHNIQUE Elisabeth Haakman
DIRECTEUR ARTISTIQUE Decebal Scriba

MAQUETTE
DIR. ARTISTIQUE ADJ. Sophie Clément
PREMIER MAQUETTISTE Stéphane Fossier
FABRICATION PROMO Véronique Citerne

CELLULE TECHNIQUE
DIRECTEUR TECHNIQUE ÉDITORIAL Yannick Buzelin
ASSISTANTS Martine Saintemarie /Pascal Jolly
PHOTOGRAVURE Cécile Bouveau / Muriel Couturier / Virginie Kaplun / Sylvain Mora / Cathy Thomazo / Arzu Toy

PETITES ANNONCES
BP 414 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 39 69 64
RESPONSABLE Pascal Songeux
OPÉRATEURS Franco Giacco / Frank Neuville

PUBLICITÉ
BP 422 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
e-mail : pubml@lva.fr
DIRECTEUR Nicolas Batifoulier
ASSISTANTE Maureen Boisguerin
Tél. 01 60 71 55 23 - Fax 01 60 71 55 35
CHEF DE PUBLICITÉ Julie Prigent - Tél. 01 60 71 55 09
ASSISTANTE Nathalie Mauny - Tél. 01 60 71 55 24
FABRICATION PUB Nathalie Chardon / Romain Gratias / Catherine Laborie

MANIFESTATIONS
Sylvie Laboureur - Tél. 01 60 39 69 69
Christophe Richy - Tél. 01 60 39 69 51
Pierre Labardant (Partenaires) - Tél. 01 60 39 69 78

MARKETING
RESPONSABLE DIFFUSION KIOSQUE
Céline Leuthreau - Tél. 01 60 71 55 12
MARKETING DIRECT
CHEF DE PRODUIT Sylvie Gazillon - Tél. 01 60 71 55 97
Fax 01 60 71 55 36

DISTRIBUTION MLP
(sauf Belgique : TONDEUR DIFFUSION
Tél. 02-555 02 17 - Fax 02-555 02 19)

ABONNEMENTS
BP 420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 71 55 67 - e-mail : aboml@lva.fr
RESPONSABLE Jocelyne BORG

IMPRESSION : SIEP, BOIS-LE-ROI (77)
(Imprimer en France / Printed in France)

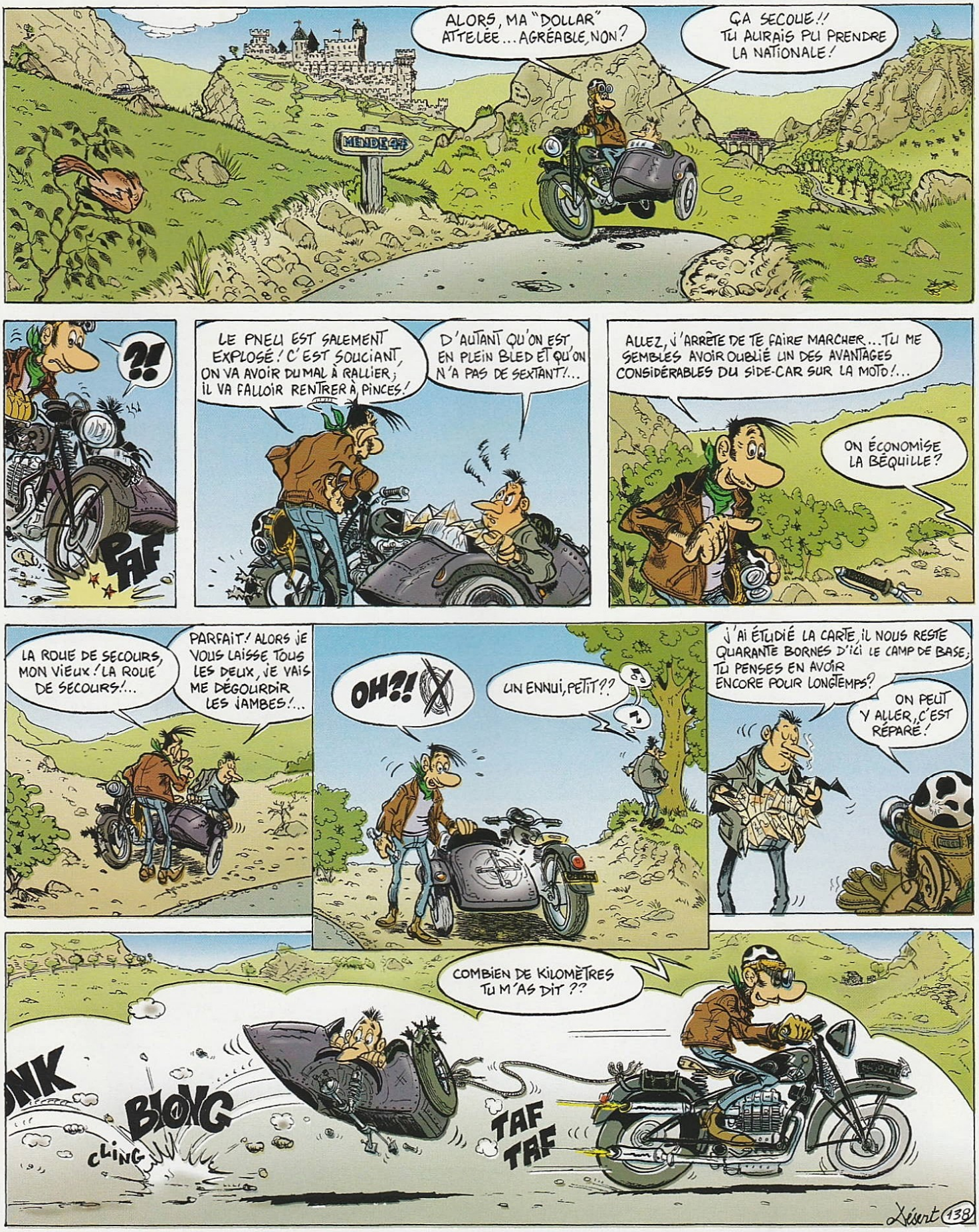
ÉDITIONS LVA
Tél. 01 60 71 55 55 - Fax 01 60 71 55 72
BP 424 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

MOTO LÉGENDE est édité par les ÉDITIONS LVA SA au capital de 5 000 000 € • Commission paritaire n° 0208 K 82767 • ISSN 1155-2069
Dépôt légal à parution • Copyright © - Le contenu de MOTO LÉGENDE ne peut être reproduit sans l'autorisation écrite de l'éditeur. La direction se réserve le droit de refuser les publicités qu'elle jugerait non conformes au caractère, à l'esprit ou à l'esthétique de la revue. L'éditeur décline toute responsabilité quant à la nature, l'état et l'authenticité des véhicules ou objets, quels qu'ils soient, proposés dans les petites annonces.

Un poster, recto verso, 415 x 537 mm plié en quatre non folioté est agrafé au centre du magazine.

Phil TRAÈRE
le prince du bitume

TEXTES ET DESSINS DESERT

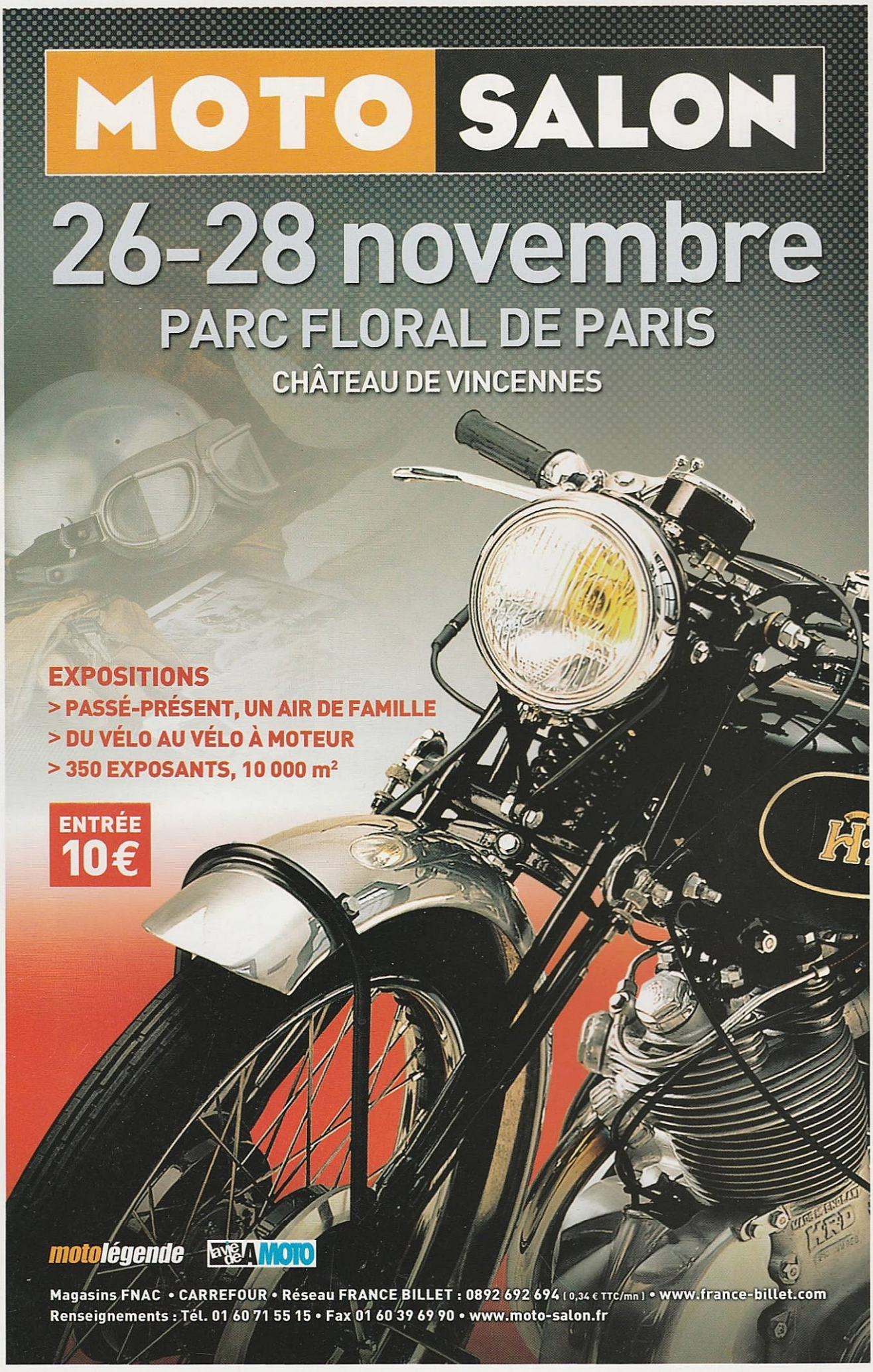


MOTO SALON

26-28 novembre

PARC FLORAL DE PARIS

CHÂTEAU DE VINCENNES



EXPOSITIONS

> PASSÉ-PRÉSENT, UN AIR DE FAMILLE
> DU VÉLO AU VÉLO À MOTEUR
> 350 EXPOSANTS, 10 000 m²

ENTRÉE 10€

motolégende — La Vie de la MOTO

Magasins FNAC • CARREFOUR • Réseau FRANCE BILLET : 0892 692 694 (0,34 € TTC/mn) • www.france-billet.com
Renseignements : Tél. 01 60 71 55 15 • Fax 01 60 39 69 90 • www.moto-salon.fr